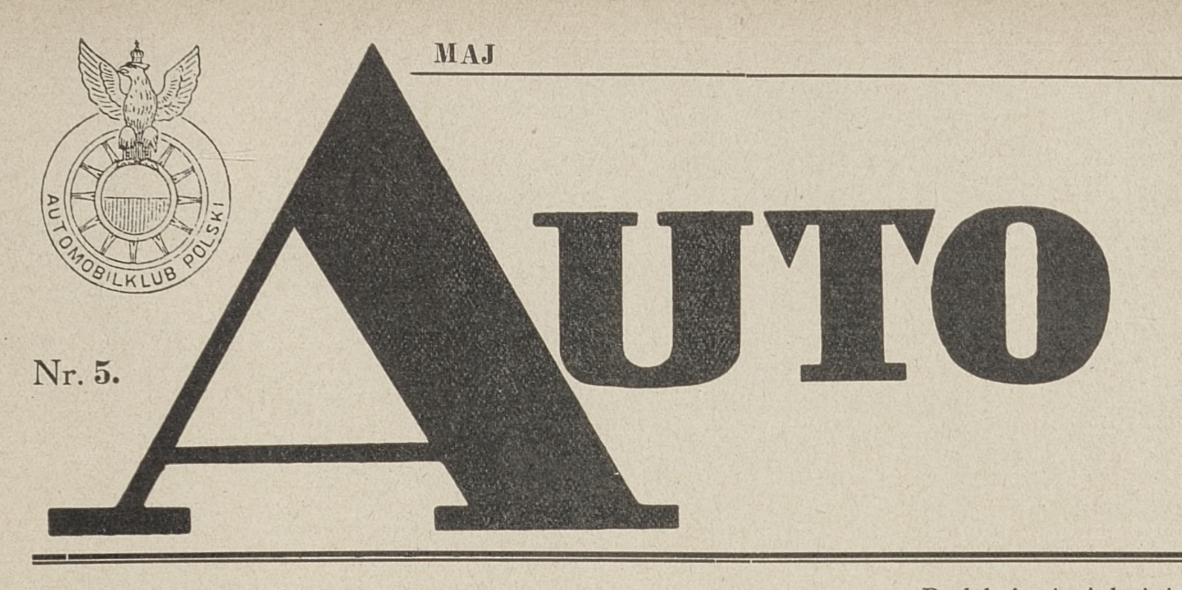
MAJ 1933



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

Kobieta pobiła rekord międzynarodowy! *(Photo Associated-Press)*
P-i Stewart przy sterze swego Derby-Miller na którym w dniu 5 kwietnia pobiła na torze w Monthlery międzynarodowy rekord szybkości w kategorji 2 litrów, osiągając 221 klm 854 m na godzinę.

CHAOS

Dogorywający automobilizm polski zasypany został w ostatnich czasach lawiną nowych ustaw i rozporządzeń. A więc: ,,Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 15 stycznia 1933 r.'', które wprowadza duże zmiany zwłaszcza w postępowaniu o dopuszczenie pojazdów mechanicznych do ruchu t. zn. w trybie rejestracji samochodów, następnie ,,Ustawa o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi, ogłoszone dn. 14.III 1932'', dalej ,,Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych'', ,,Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 5 sierpnia 1932 r. o ruchu autobusów na drogach publicznych'', wreszcie uchwalona przez Sejm w dn. 3 lutego r. b. a jeszcze urzędownie nie ogłoszona ,,Nowela Ustawy Państwowego Funduszu Drogowego'' oraz w związku z powyżej wymienionemi ustawami cały szereg rozporządzeń wykonawczych jak ,,Zarządzenie Ministra Komunikacji zmieniające instrukcję Ministra Robót Publicznych w sprawie biletów, jakich używać powinny przedsiębiorstwa przewozowe'', jak ,,Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi, jak ,,Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie regulaminów i przewozu osób i ich bagażu oraz towarów pojazdami mechanicznemi'', jak uchwalony przez Radę Ministrów rządowy ,,Projekt ustawy o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznemi w obrębie gminy miejskiej''. Jak widzimy, jak na okres roczny, dorobek niezwykle bogaty, gdyż samo wyliczenie tylko nowych ustaw zajęło bez mała pół niniejszego artykułu, pomimo skrócenia przez nas tytułów rozporządzeń wykonawczych.

Rozumiemy doskonale potrzebę, a nawet konieczność uporządkowania wielu, puszczonych dotąd samopas, dziedzin komunikacji, konieczność doskonalenia istniejących już norm prawnych i przystosowywania ich do nowych warunków życia a zwłaszcza do postępu technicznego, który właśnie w dziedzinie środków komunikacji, pędzi w zawrotnem wprost tempie, jednak nie sposób nie zauważyć, że takie gwałtowne modernizowanie, a powiedzmy otwarcie w wielu razach komplikowanie istniejących ustaw wywołało niebywały chaos. Szeroka publiczność nie widzi może tego, gdyż tam gdzie samochód stał się już prawdziwą rzadkością trudności w zrozumieniu i w stosowaniu nowych ustaw nie dotykają szerokich mas, a więc i nie wywołują jakiejś reakcji opinji publicznej. Ale spytajmy się któregoś z nielicznych już nabywców lub właścicieli samochodu, którego z przedsiębiorców przewozowych, to okaże się, że w tej chwili przebrnięcie przez labirynt formalności urzędowych, które nigdy w Polsce nie było zbyt łatwem ani przyjemnem, dziś stało się jakimś niezwykłym wprost wyczynem sportowym. Nowe ustawy, które powinny były właśnie stworzyć definitywne i jasno określone normy, wywołały, przeciwnie, stan nieokreśloności i tymczasowości, gdyż zarówno interesant jak i władze, powołane do wykonywania nowych ustaw gubią się w tym nawale nowych paragrafów, wyjaśnień i wzorów i w wielu razach nie wydają definitywnych zarządzeń i decyzji, lecz tylko tymczasowe. Stwarzają one tem w wypadkach, gdy od danych formalności zależy, nieraz jak np. w przedsiębiorstwach przewozowych, byt interesanta, szkodliwy stan niepewności, odbijający się ujemnie na cherlawym i bez tego, rozwoju motoryzacji naszego kraju.

Jednoczesne prawie wprowadzenie we wszystkich formach motoryzacji nowych ustaw, takie gruntowne i gwałtowne przebudowanie całego ustawodastwa, że się tak wyrażimy, motorowego, tembardziej musiało wywołać chaos i zamieszanie, że w bardzo wielu razach dany pojazd mechaniczny podpada pod działanie wszystkich prawie wymienionych wyżej ustaw i rozporządzeń. Z natury rzeczy w stosunku do pojazdów publicznych wszystkie prawie te nowe ustawy zazębiają się wzajemnie, ale i jak nam to już sygnalizowano w niektórych razach są one z sobą w sprzeczności. Nie wątpimy, że sprzeczności te są raczej pozorne i że przy odpowiedniej interpretacji nowych ustaw będą one wyrównane. Chodzi właśnie o interpretację, ale zanim powołane władze trafią na właściwą, zgodną z intencją ustawodawcy, powstają błędy i zamieszanie, tem większe, że wszystkie ustawy zostały zmienione i że w razie wątpliwości nie można już się opierać na przyjętej interpretacji dawnych ustaw. Jedyne szczęście dla ustaw i władz wykonawczych oczywiście, (gdyż nie dla motoryzacji), że w chwili obecnej motoryzacja ta jest w kompletnym prawie zaniku. Trudno sobie wprost wyobrazić, coby pod tym względem dziś się działo, gdybyśmy byli, tak jak inne kraje, w pełni jej rozkwitu. Możnaby więc dowodzić, że właśnie moment był dobrze dobrany żeby wprowadzić odrazu nowe prawa, gdyż konieczny w takich razach chaos nie pociągnie za sobą zbyt szkodliwych następstw. Nam się jednak zdaje, że jest przeciwnie. Motoryzacja Polski w tej chwili to słabiutki usychający kwiatek. Byle co, jakiś silniejszy powiew wiatru, jakiś gorętszy promień słońca — może poważnie mu zaszkodzić i przyspieszyć jego uschnięcie. Należy go więc strzec od takich

nawet zabiegów, które dla zdrowego organizmu byłyby dobre i korzystne. Dzisiejszych, nielicznych już, nabywców i posiadaczy samochodów chaos i trudności w ustaleniu stanu prawnego w wielu razach mogą odstraszyć i zniechęcić do samochodu, wielu przedsiębiorców komunikacyjnych, jak nam wiadomo, już odstraszyły, pozbawiając tę dziedzinę doświadczonych pracowników i gotowego kapitału. Wprowadzenie pewnych nowych ustaw było bezwzględnie potrzebne, zarówno jak i zmodernizowanie dawnych, czyż jednak nie należało rozłożyć tych reform na dłuższy okres czasu? Obawiamy się, że o nieszczęsnej motoryzacji Polski, którą nowe i znowelizowane ustawy miały uzdrowić, można będzie powiedzieć: ,,Operacja się udała, ale pacjent umarł".



Toruń — Widok na kościół Św. Jana. *Fot. H. Poddębski*

W ROCZNICĘ 700-LECIA TORUNIA

Są miasta, które nie potrzebują szumnej i efektownej reklamy. Ich zabytki i przeszłość dziejowa mówią same za siebie. Do takich miast właśnie należy Toruń. jedno z najstarszych i najładniejszych miast w Polsce. Zachował on ciekawe i bogate pamiątki, które odzwierciadlają nietylko dzieje kultury samego miasta, ale zarazem całej Polski. Oko turysty zwiedzającego Toruń, przyciągają ku sobie fasady średniowiecznych kościołów, ruiny zamku warownego, broniącego przez wieki całe miasto przed najeźdźcami, a wreszcie stylowe kamienice i malownicze uliczki.

Mury Torunia kryją w sobie nietylko historję kultury polskiej pod wpływem której rozbudował się i wzrastał w zamożność, ale również historję waleczności narodu polskiego, zamieszkałego tutaj, który choć na długo oderwany był od Polski, zawsze do zespolenia z nią dążył i cudów waleczności przy tem dokazywał.

W roku bieżącym mija właśnie 700 lat od chwili założenia Torunia i stworzenia z niego wkrótce potem jednego z największych ośrodków handlu Polski z Zachodem. Dziwne i ciekawe zarazem sa dzieje Torunia, powstał on bowiem jako pierwsze miasto krzyżackie na ziemi Pomorskiej, odwiecznie polskiej, zajętej w wiekach XIII — XV przez Zakon Krzyżacki. Mimo jednak tylowiekowej okupacji i strasznych prześladowań, ludność nie przestała się czuć polską i dwukrotnie dla zaakcentowania tego, stawiając silny opór najeźdźcom wracała do Polski.

W r. 1454 wypowiedział Toruń posłuszeństwo Krzyżakom, a mieszczaństwo zburzyło zamek, zmuszając



Toruń — Brama mostowa. *(Fot. Al. Szyndler).*

w ten sposób najeźdźców do opuszczenia miasta, poddając Toruń królowi polskiemu Kazimierzowi Jagiellończykowi jako prawowitemu władcy. W parę miesięcy potem na rynku w Toruniu odebrał król hołd od mieszczaństwa, nadając mu wzamian liczne przywileje.

Pod polskiem panowaniem pozostał Toruń do 1793 r. dochodząc w tym okresie do wielkiej pomyślności i rozwoju. Należał do najpiękniejszych i najlepiej zabudowanych miast w Polsce, posiadał kilkanaście kościołów i klasztorów, okazałe gmachy i szereg spichrzów na zboże spławiane Wisłą.

W r. 1473 urodził się w Toruniu genjalny astronom Mikołaj Kopernik i tu spędził młodość, a pamiątką tego faktu jest zachowana do dzisiaj tablica na jego domu rodzinnym.

Dopiero z chwilą upadku państwa polskiego zaczął się i upadek Torunia. Ludność w r. 1793 spadła z 30 000 do 5 500, a wynędzniałe miasto w okresie dwudziestu kilku lat przechodziło kolejno do rąk Prusaków, Rosjan, Francuzów i Polaków. Dopiero po Kongresie Wiedeńskim w r. 1815 zajęły Toruń na przeszło 100 lat wojska pruskie. I zaczęła się po raz drugi silna germanizacja Torunia, starająca się zatrzeć polskość miasta, i po raz drugi ludność samorzutnie zrzuciła jarzmo niemieckie, przyłączając Toruń w r. 1920 do Ojczystej Macierzy z powrotem.

Dzisiaj Toruń łączy w sobie wspaniałe bogate w zabytki średniowieczne śródmieście z nowoczesnym komfortem nowopowstałych ulic, gmachów i dzielnic willowych. Malowniczo położony nad Wisłą stanowi do dzisiaj ciekawy punkt turystyczny i bywa licznie odwiedzany przez turystów.

Ozdobą miasta są świetnie zachowane gotyckie kościoły. Najbogatszym w zabytki jest sąsiadujący z Rynkiem kościół św. Jana, niegdyś Jezuitów, z ciężką wieżą na froncie. Jest to gotyk trzynawowy z czerwonej cegły typowy okaz t. zw. gotyku krzyżackiego. Najcenniejszym zabytkiem jest umieszczony w jego prezbiterjum grobowiec burmistrza von Soesta († 1361) odlany z bronzu.

Po przeciwnej stronie Rynku stoi kościół Panny Marji, również trzynawowy gotyk ceglany, wykończony w XIV wieku. Posiada on w prezbiterjum piękne stalle gotyckie z XV wieku, marmurowy grobowiec królewny Anny Wazówny († 1635) siostry króla Zygmunta III, oraz bogato rzeźbione organy renesansowe z 1609 r.

Trzecim jest kościół św. Jakuba przy Rynku Nowego



Toruń — Kościół P. Marji. *(Fot. H. Poddębski).*

Miasta. Budowano go w latach 1309 — 1340, a nad innymi kościołami góruje on starannością wykończenia szczegółów ornamentacyjnych. Zdobi go oryginalna wieża, rozszerzająca się u góry i wewnętrzne urządzenie barokowe.

Środek Rynku zajmuje ratusz z r. 1259, trzypiętrowy z czerwonej cegły, który jest najlepiej zachowanym ratuszem gotyckim w Polsce. W XVII wieku, dzięki bogatemu urządzeniu wnętrza, uchodził za najpiękniejszy ratusz w Europie.

Kulturalnym dorobkiem Torunia jest Muzeum Miejskie, pięknie i starannie utrzymane, zawierające obrazy, rzeźby, bogate hafty i tkaniny, wykopaliska i zbiory przyrodnicze.

Toruń zachował pokaźne pozostałości murów i bram miejskich, których część zburzono w r. 1870 przy budowie fortów. Charakterystyczną wśród nich jest baszta Krzywa Wieża, stojąca od strony Wisły, która przy 15 m wysokości posiada 1,40 m nachylenia. Opodal niej, na najwyższem wzniesieniu miasta, zachowały

się nad Wisłą ruiny zamku krzyżackiego, zbudowanego w latach 1250—70, spalonego w r. 1454.

Ozdobą Starego Torunia są zachowane jeszcze stare stylowe kamienice z okresu XIII—XVIII wieku. Najpiękniejsze z nich powstały w dobie renesansu i baroku t. j. w epoce rozkwitu miasta pod polskiem berłem. Niemniej ciekawym zabytkiem są zachowane do dzisiaj kilkopiętrowe spichrze, przeznaczone na zboże i towary spławiane ongiś Wisłą do Torunia. Posiadają one ozdobne, rzeźbione fasady, a niektóre z nich zamienione zostały na domy mieszkalne.

Zupełnym kontrastem Starego Miasta, w którem błąka się jeszcze duch średniowiecza, jest Nowy Toruń, pełen słońca, przestrzeni i zieleni, o szerokich ulicach i pięknych dzielnicach willowych. Ozdobą jego są nowoczesne gmachy teatru, urzędu wojewódzkiego, starostwa, kilku banków, szkół i t. p., zbudowanych w stylu wielkomiejskim i dostosowanych do potrzeb dużego europejskiego miasta. Toruń jest bowiem dzisiaj stolicą województwa o około 100 000 mieszk., oraz siedzibą władz, urzędów i licznych instytucji.



Toruń — Hotel pod Modrym Fartuchem. (Fot. H. Poddębski).


Toruń — Brama Św. Jakuba (Fot. Al. Szyndler).

Dzięki tak dużym walorom Toruń śmiało uchodzić może za jedną z największych atrakcji turystycznych Polski, a w roku bieżącym, jako jubileuszowym wystąpić ma z całą masą atrakcji i uroczystości na powitanie przybywających doń turystów.

Marja Szachówna.

Z CYKLU 4000 KLM. NA MIESZANCE SPIRYTUSOWEJ

Miałam niedawno okazję rozmawiać z pewnym nobliwym ,,turystą", który tłucze się po całej Europie bardzo ,,wykwintnym Packardem", szukając jak sam powiadał, pięknych krajobrazów.....

Chwalił się ów ,,poszukiwacz", że był już wszędzie, ale jakoś ..... Nigdzie nic.....

— No bo proszę pani, jakiegoś tam laika może zachwycać droga z Salzburga do Insbrucku, ale mnie ..... Ja ją przecież znam na pamięć, każdy wiraż, każdą stację benzynową, albo te okrzyczane, italskie ,,autostrady", człowiek wyłby z rozpaczy..... Zerknęłam figlarnie na ,,człowieka" zdradzającego ochotę do wycia i cichutko zapytałam:

— A pod Samborem Pan byłeś?

Gentelman uśmiechnął się niewyraźnie.....

Gdzie, Szanowna Pani?

— Powiadam: pod Samborem, Chyrowem.....

— Nie ..... niestety ..... nie .....

Teraz uśmiechnęłam się tryumfalnie.

No, bo proszę państwa — taki wykwintny typ, ma jeszcze wykwintniejszego Packarda, dużo czasu i dużo pieniędzy, szuka, jak sam powiada (zastrzegam się) pięknych krajobrazów, Tyrol dla niego — mięta Italja — Fiume i wogóle, a zupełnie nie orjentuje się, że znacznie bliżej są najcudowniejsze jakie tylko można sobie wymarzyć plainery, godne tego, aby ściągnąć do nich turystów całego świata. A tego wszystkiego nie piszę bez ,,ale". Oh nie.....

Sambor, Chyrów, dawne siedlisko możnej rodziny Herburtów, to przecież moje niejako pielesze.

Może właśnie dlatego cała przyroda dołożyła wszelkich starań, aby ten zakątek Małopolski uczynić jak-

najbardziej czarującym (jako kontrast, przyp. Red.). W tych stronach wiejski naród powiada, że kto raz napił się wody krynicznej ze źródeł licznie tu bijących, ten zawsze, jakgdyby magiczną siłą ciągniony wróci.

Ba, niczem w rzymskiej legendzie.

A ja kocham legendy, taka już jestem.....

To też niewiele namyślając się, skorzystałam z kilku dni radosnej wolności, postarałam się o odpowiedni zapas niezawodnej mieszanki spirytusowej, bo to 450 klm. z okładem po górskim terenie, (a mając pełny bak mieszanki spirytusowej jestem pewna siebie i motoru), uplasowałam swą osobę wraz z moim ukochanym psem ,,Amantem" (tak się wabi, to moje cudo) w mej małej Zetce, która niewątpliwie przejdzie do historji no i — i schrupałam z niebywałym apetytem przestrzeń dzielącą mnie od tych cudownie drogich i nigdy niezapomnianych stron, bez żadnych zresztą przygód, lub zatrzymywań, co było do przewidzenia: jechałam przecież na mieszance spirytusowej, z którą nigdy niema kłopotu!

W Felsztynie — cudowni ludzie, moi byli sąsiedzi, przemocą wyciągają mą smukłą sylwetkę z Zetki i każą jeść, pić (co za śliwowica...) i spać.

A potem od początku.!

Ba, ale szczęśliwy posiadacz takiego przemiłego wózka, jak Zetka czuje się niczem Icar, a czy kto widział Icara przesiadującego stale w miłym zresztą domu, popijającego śliwowicę i grającego bez wytchnienia w bridża.....

Absurd.....

Zaczęłam grasować!

Przedewszystkiem Laszki.

Laszki Murowane — kiedyś pracowity historyk pisać będzie, że w tej uroczej miejscowości spędziła najpiękniejsze chwile swego życia ,,słynna automobilistka", posiadaczka cudownej Zetki i lekkiego pióra — Niżej podpisana.....

Kiedyś.....

Wogóle — Laszki to cud!!!

Zamek piękny, obronny, otoczony wałami, zawieszony na stromem wzgórzu, patrzący dumnie na cuda rozpościerającego się wokół krajobrazu.

Stąd Maryna Mniszchówna spieszyła w ramiona Dymitra Samozwańca, stąd również na ślubne kobierce tylko nieco później, podążała moja skromna osoba, a chociażem inna Maryna, to jednak o Samozwańcu nie było mowy (złośliwy kuzyn twierdzi, że to — Samobójca).....

Aleja stuletnich lip wiodła do pysznego zamku Mniszków i Tarłów, w sali stołowej bez kłopotu można było czwórką koni wdzięcznie zawrócić.

Dumnie wznosiła się baszta, pilnująca dawno zamarłych tajemnic, a w starych foljałach dziwów można było naczytać się, jak to dawniej podziemny korytarz wiódł z możnego zamku aż hen po Dobromil, kędy rycerstwo polskie w ostatniej potrzebie przed przemożną nawałą tatarską kryć się było zwykło.

A na wschodniej znów bramie ponoć 12 kubłów srebra ukryto głęboko (Mój Boże.....) a duch Maryny w ciemne, ponure, jesienne noce snuł się po tajemnych rumowiskach zamku, zawodząc żałośnie.....

Tak ludzie bajali.

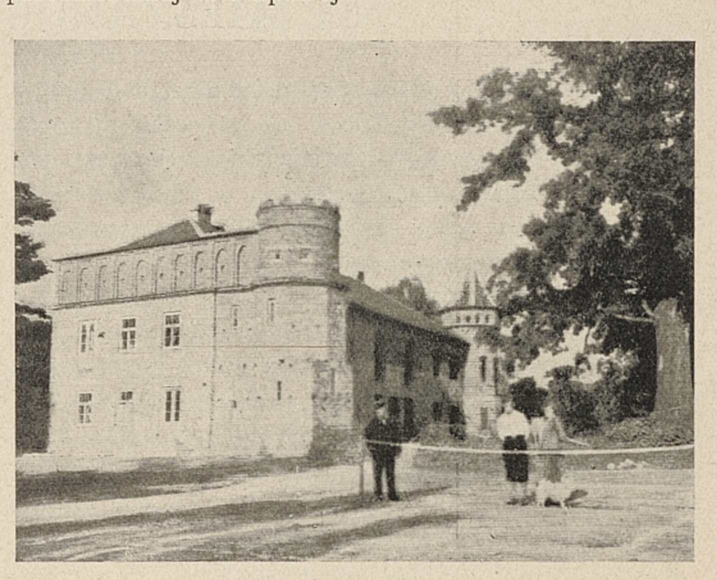
Wojna zniszczyła wszystko, a jednak nie pozbawiła, tych ruin jakiegoś przedziwnego uroku.

Jak na pielgrzymkę wspomnień przystało — przyjechałam tu sama. Po błotnistej, pełnej dziur i wyboi drodze Zetka ciągnęła znacznie lepiej i pewniej, niż przedwojenne cuganty.

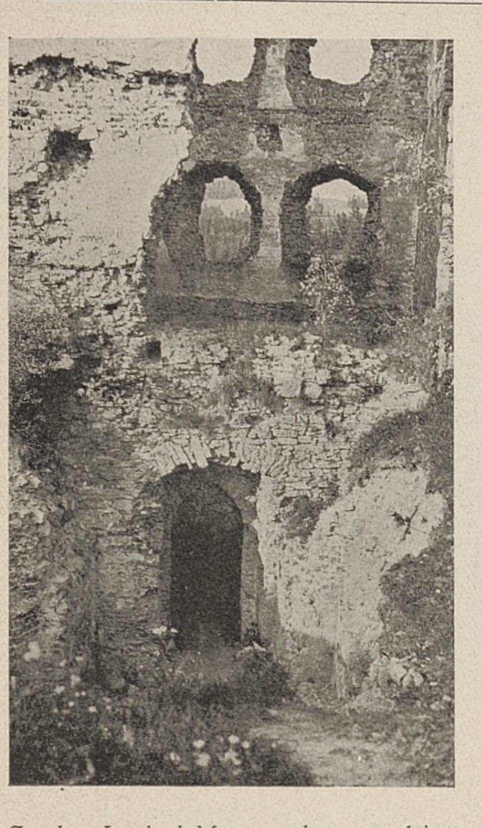
Zatrzymałam się u wylotu mocno przez szrapnele przetrzebionej alei lipowej.



Pałac w Grodowicach, siedziba książąt Sułkowskich przed wojną.



Nowy pałac w Grodowicach.



Zamek w Laszkach Murowanych po nawałnicy wojennej.



Zamek w Laszkach Murowanych, siedziba Mniszchów i Tarłów.



Po bezdrożach.

Pustka i zniszczenie.....

Przechodziła jakaś skulona we dwoje babina z wiązką chróstu na okrągłych od pracy i starości plecach. Zatrzymała się na chwilę, przebiegła wypełzłym wzro-kiem od poszczerbionych rumowisk zamku do niskiej, zgrabnej maszyny, tkwiącej tu jak zwycięski znak czasu,

Ha.....

Jadę dalej.

Zetka — jak żywe stworzenie, zdawaćby się mogło wyczuwa każdy mój ruch, każde pragnienie.

Lekko przekracza 60-tkę, by z filmową szybkością zmieniać pejzaż i rozproszyć smutne myśli.

Zatrzymuje się przy kościele w Felsztynie.

Piękny zabytek z XVII wieku, posiadający wiele cennych dzieł sztuki, również przez wojnę bezlitośnie zniszczony i tylko dzięki niesłychanym wysiłkom swego Kanonika, Księdza Watulewicza odbudowany i do pierwotnej świetności przywrócony.

Pozostała też prawie do połowy ścięta rosyjskim szrapnelem dzwonnica.

Znak wojny.



Krajobraz w okolicach Przemyśla.

Chwilę popasam w pięknych Grodowicach.

Z dawnej świetności nie pozostało śladu. Coprawda, nowy pałac zbudowany z dawnej oranżerji jest bardzo ładny i stylowy, niema już jednak tej patyny, która dawniejszemu dawała przedziwny uroczy ,,cachet''.

Mknę dalej.

Dalej, dalej. Coś gna mnie, każe z szybkością 80 kilometrów mijać te cudowne dla każdego turysty-pejzaże, a dla mnie — smutne wspomnienia.....

Życie ma swe wymagania.

Trzeba stale iść naprzód, w danym wypadku — gazować.

I nie oglądać się poza siebie.

Więc — akcelerator do deski.

Wskazówka tachometra drży już za 80-tką (moja Zetka jest szybsza niż jej siostrzyce).

Gnam, a usta bezwiednie powtarzają słowa Boga Wojny — Napoleona.:

,,Jedyne zwycięstwo w słabości, to ucieczka'', tylko że On mówił to bodaj o — miłości.....

Ale, czyż słabość i miłość, to nie synonim?.....

Marja de Lavaux.

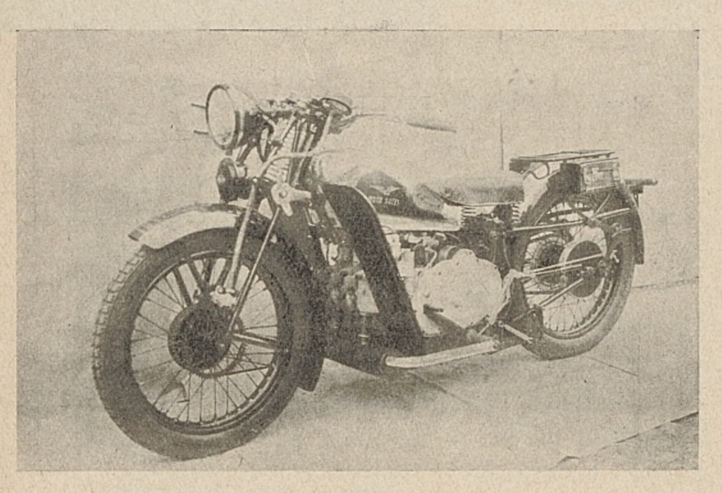
LIST Z WŁOCH

WYSTAWA MOTOCYKLOWA W MEDJOLANIE — POLITYKA DROGOWA FASZYZMU—NOWA SYGNALIZACJA RUCHU ULICZNEGO W MEDJOLANIE

Medjolan w lutym

Tegoroczna, czternasta z rzędu, Międzynarodowa Wystawa Motocyklowa, która odbyła się w czasie od 14 do 22 stycznia w Medjolanie, już z tego względu zasługuje na uwagę, że była ona w tegorocznym sezonie jedynym międzynarodowym pokazem motocyklu. Londyński salon wogóle nie doszedł do skutku, wystawy w Paryżu i Brukseli miały charakter czysto krajowy, tylko w Medjolanie były reprezentowane marki sześciu narodowości, a mianowicie: 30 włoskich, 12 angielskich, 3 niemieckie, 3 belgijskie, 2 amerykańskie i jedna szwajcarska.

Należy przyznać Włochom, że ich przemysł motocyklowy poczynił w ostatnich latach ogromne postępy:

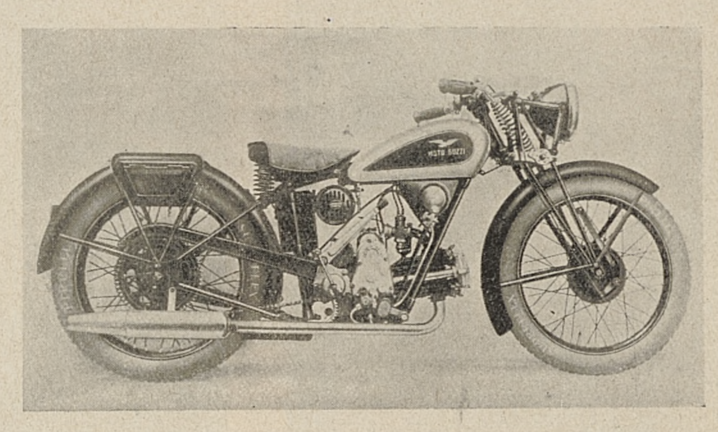


Rys. 1. Guzzi 500 cm^3 3 cylindrowy.

genjusz mechaniczny łaciński, poparcie, jakie fabryki znalazły ze strony rządu, wreszcie coraz bardziej rozwijająca się sieć pierwszorzędnych dróg bardzo się do tego przyczyniły.

Najbardziej rzucającą się, w oczy cechą tegorocznej wystawy jest prawie zupełny zanik motocykla o średnim litrażu; na stoiskach widziało się prawie wyłącznie bądź motocykletki (motoleggera) 175 cm^3, bądź motocykle 500 cm^3. Pierwsze nie opłacają we Włoszech podatku, nie wymagają pozwolenia na prawo jazdy, są też, także ze względu na stosunkowo niewysokie koszty nabycia i utrzymania, maszyną de tout le monde, drugie nadają się na długie już podróże, nawet z przyczepką, osiągając dobre przeciętne szybkości i to na niezbyt dobrych i górskich drogach, słowem maszyna par excellence turystyczna. Typ pośredni, nie posiadający zalet ani motocykla, ani motocykletki, powoli zaczyna wymierać.

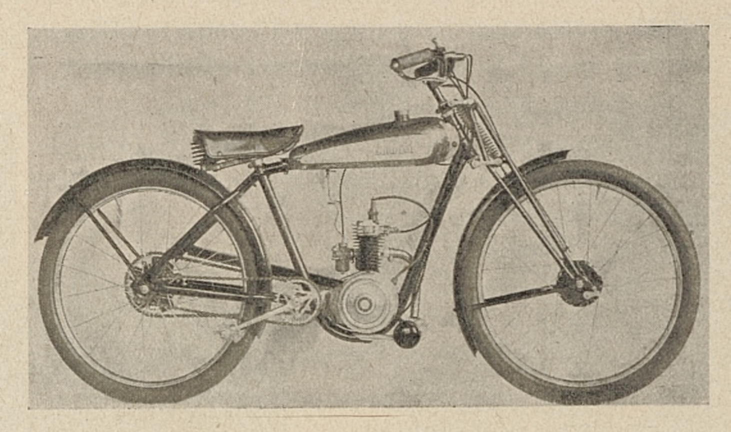
A teraz krótki przegląd wybitniejszych stoisk:



Rys. 2. Guzzi 175 cm^3.

Na pierwszy plan wysuwa się GUZZI z Mandello nad jez. Como Już na zeszłej wystawie w stoisku jego widniał typ 500 z trzycylindrowym silnikiem, który wywołał duże zainteresowanie, nie był jednak dotąd w sprzedaży. Obecnie po przeprowadzeniu szeregu surowych prób i dokonaniu drobnych ulepszeń, fabryka rozpoczęła wyrabiać ten typ seryjnie. Pomimo pewnych zastrzeżeń charakteru teoretycznego, równowaga mas ruchomych została osiągnięta w zupełności, co stwierdzono po rozebraniu silnika, który przebył kilkadziesiąt tysięcy km.

Silnik ten jest poziomy, z kołem rozpędowem, zawartem w karterze, jednak na zewnątrz bloku silnikowego. Rozrząd — dwa zawory w głowicy każdego cylindra, zapłon z baterji z dynamo, smarowanie przy

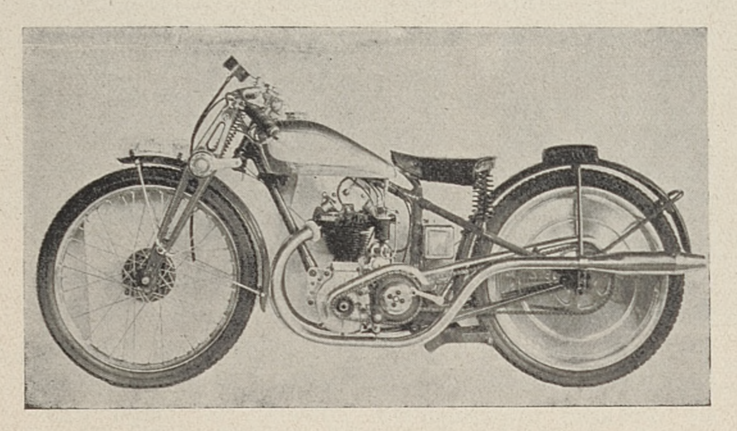


Rys. 3. Niebieska Strzała — Bianchi

pomocy pompki, zmiennik szybkości trzybiegowy. Typ ten, podobno, osiąga szybkość do 130 km/g.

Guzzi wystawia ponadto swój zupełnie nowy typ: motocykletka 175 cmc o charakterystycznej linji typów 500 tejże marki: blok silnikowy Guzzi, rzecz

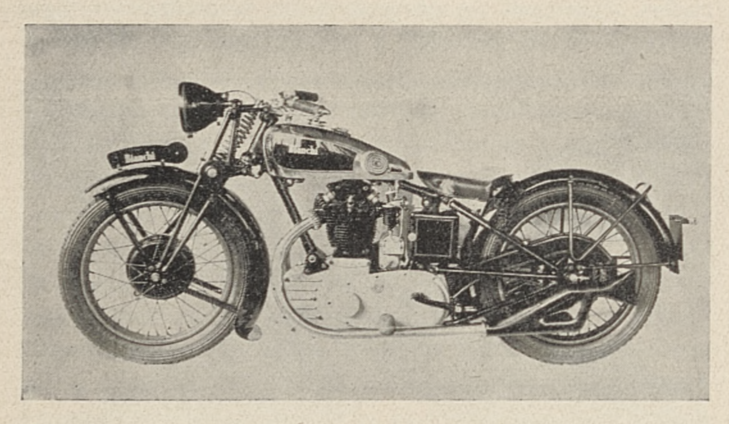
prosta, odpowiednio zmniejszony, cylinder poziomy, magneto nawpół wpuszczone w karter, w którym znajduje się zmiennik szybkości trzybiegowy. Względnie wysoka moc silnika dała możność nie szczędzenia na wadze i solidności kół i ramy, co odbija się naturalnie korzystnie na stateczności maszyny.



Rys. 4. Złota Strzała — Bianchi.

Na stoisku medjolańskiego konstruktora samochodów, motocykli i rowerów BIANCHI widzimy całą kolekcję jego typów, nazwanych ,,Freccia'' (strzała) i tak: ,,Strzała niebieska'' — motocykletka z dwusuwowym silnikiem 100 cm^3, ,,Strzała złota'' — z silnikiem czterosuwowym 171 cm^3, w trzech odmianach, normalna, sportowa i wyścigowa, różniących się między sobą wysokością kompresji, wreszcie nowość 1933 roku — ,,Strzała błękitna'' 498 cm^3.

Wszystkie one posiadają silnik prostopadły, jednocylindrowy z dwoma zaworami w głowicy, częściowo wpuszczony w karter; dwie rury wydechowe, zakończone dwoma tłumikami, celem zmniejszenia do minimum hałasu wybuchów, zmiennik szybkości o 4 biegach.



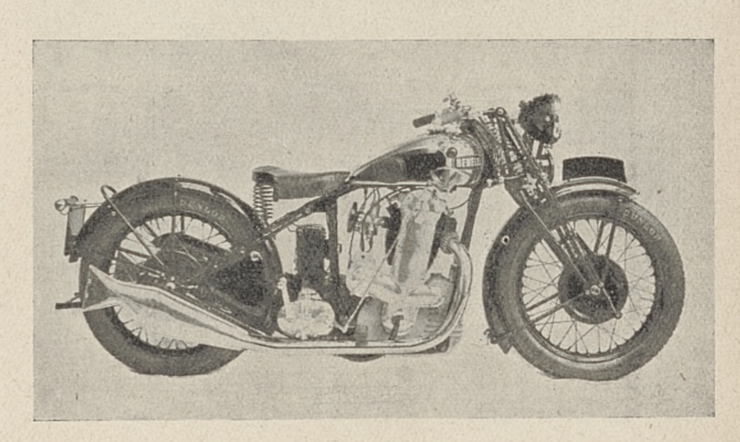
Rys. 5. Błękitna Strzała — Bianchi.

Interesujący jest nowy motocykl 500 cm^3 braci BENELLI z Pesaro, konstruktorów popularnej motocykletki 175 cm^3. Oba typy posiadają jednocylindrowe prostopadłe silniki, wbudowane z lekkiem pochyleniem 12^0. Zawory w głowicy, rozrząd według ciekawego systemu, będącego własnością tej marki, odbywa się zapomocą szeregu kółek zębatych, idących prostopadle od wału silnika aż do wału rozrządczego, zmiennik szybkości czterobiegowy.

M. A. S. (inż. A. Seiling z Medjolanu) wystawia, oprócz znanej z ubiegłych lat motocykletki 175 cm^3, nowy motocykl 500 cm^3, w którym konstruktor zwrócił specjalną uwagę na ramę, posiadającą cały szereg udoskonaleń.

Z nowości na innych stoiskach wymienić trzeba motocykl bolońskich fabrykantów CAVEDAGNI e DRUSIANI, oraz motocykletkę ,,Sertum'' inż. ALBERTI z Medjolanu, z dwusuwowym silnikiem 120 cm^3 i bardzo oryginalną konstrukcją ramy, składającej się z dwóch trójkątnych sztancowanych blach stalowych.

Zagraniczny przemysł reprezentują, między innemi: Triumph, Norton, Indian, Harley Davidson, Gillet, Sarolea, Royal Enfield, Sunbeam, B. S. A., F. N., Motosacoche, N. S. U., D. K. W., B. M. W.; ponieważ jednak większość ich znana jest naszym czytel-



Rys. 6. Benelli 500 cm^3.

nikom, nie będziemy się nad niemi zatrzymywali.

Frekwencja wystawy była bardzo duża i, podobno, fabrykanci z wyników są zadowoleni.

W pierwszą niedzielę po otwarciu wystawy, dorocznym już zwyczajem odbyły się zawody motocyklowe o charakterze turystycznym, nazwane ,,Różą Zimową'' (Rosa d'Inverno), polegające na przebyciu w dniu zawodów przestrzeni około 120 km w czasie maksymalnym 4 godzin, podług 50 marszrut, podanych w regulaminie zawodów, które wszystkie zbiegają się w Medjolanie. W roku bieżącym silna śnieżyca, przechodząca miejscami w zadymkę, znacznie utrudniła zawodnikom zadanie, niemniej w oznaczonym czasie zjawiło się u mety przeszło 1500 motocyklistów z całych prawie Włoch.

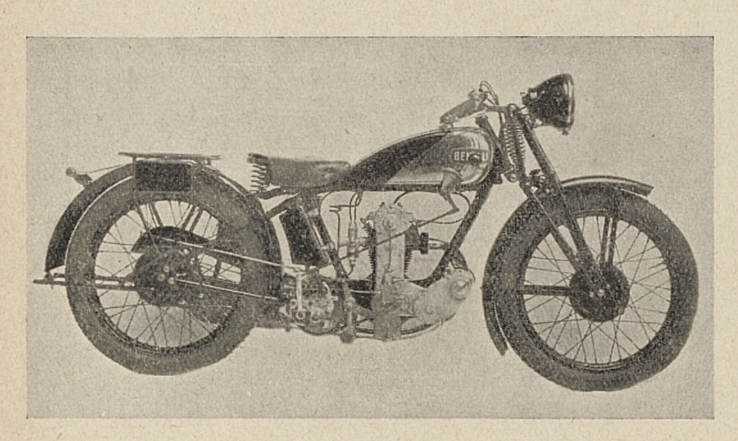
. . . .

Z okazji dziesięciolecia Faszyzmu ukazało się sprawozdanie Państwowego Autonomicznego Zarządu Drogowego z działalności za pierwsze cztery lat

swego istnienia, z którego czerpiemy niniejszą notatkę.

W momencie Marszu na Rzym (październik 1922) sieć drogowa włoska składała się z przeszło 170 tysięcy km dróg trzech typów: 20 622 km dróg państwowych (zwanych dawniej I klasy), 42 578 km dróg prowincjonalnych i 106 800 km dróg gminnych pozamiejskich. Z dróg państwowych tylko 2%, na przestrzeni 463 km było w dobrym stanie, pozostałe 98%, to jest 20 169 km w bardzo złym; drogi te przytem były wąskie, z nawierzchnią z makadamu i bardzo źle utrzymane, tak że lwią część należało z gruntu przerobić. W jeszcze gorszym stanie znajdowały się drogi prowincjonalne, a prawie nie do przebycia drogi gminne.

To też rząd faszystowski, przystępując do gruntownej reformy również i na tem polu, miał przed sobą trudne i skomplikowane zadanie. Przedewszystkiem należało zająć się systematyzacją i utrzymaniem głównych arteryj państwowych, następnie zaś rozwijać stopniowo sieć



Rys. 7. Benelli 175 cm³

drogową, wciągając do pracy tak zarządy prowincyj, jak i gmin.

Jednym z pierwszych kroków na tem polu było stworzenie zupełnie nowego typu drogi, przeznaczonej wyłącznie dla ruchu samochodowego i tak powstał twór, którym słusznie się szczyci włoska inżynierja drogowa: autostrada.

Jednocześnie Państwo, prowincje i gminy, na odzew Mussoliniego, który wziął sobie bardzo do serca sprawę drogową, wzięły się z całym zapałem do rozwiązania tego tak ważnego, a tak zaniedbanego zagadnienia. W roku 1928 powstał Państwowy Autonomiczny Zarząd Drogowy (Azienda Autonoma Statale della Strada), który przez cztery tylko lata swego istnienia, to jest do 30 czerwca 1932 zdążył uporządkować 7694 km dróg z powierzchnią 46 959 m², zaś w dniu tym prowadzono roboty na 1 313 km; w obecnej chwili wykończonych jest około 9 000 km, zaś pod koniec roku bieżącego osiągnie się cyfrę 10 tysięcy kilometrów.

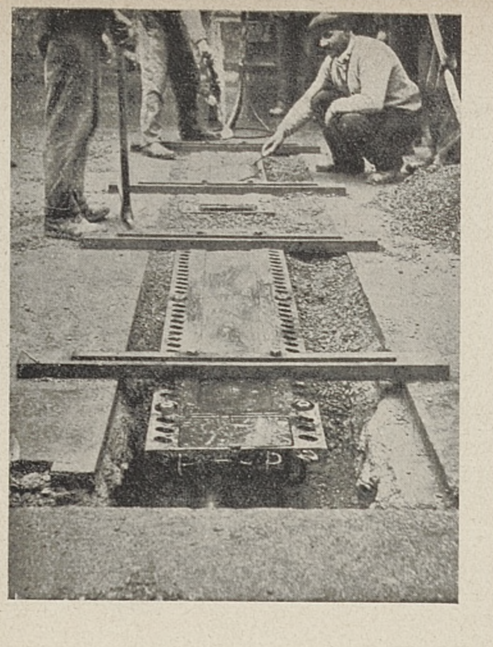
Jasnem jest, że tak potężne rezultaty wymagały wielkiego nakładu pieniężnego; w samej rzeczy, koszt normalnej tylko konserwacji dróg w ciągu tych lat czterech wyniósł 827 025 776 lirów (z czego zapłacono już 743 miljony), zaś koszt nadzwyczajnych robót wynosi 206 046 574 liry (z czego zapłacono już przeszło 156 miljonów). Niezależnie od kosztów utrzymania sieci drogowej, poważne nakłady pociąga za sobą konsekwentne przeprowadzanie systematyzacji istniejących dróg, pod którą rozumie się nietylko modernizację samej powierzchni, ale i korekturę łuków, budowę mostów, domków dróżniczych i t. d. Wydatki te zapłacone gotówką wyniosły do dnia 30 czerwca r. z. 422 858 679 lirów, zaś inwestycje rozłożone na szereg lat 953 950 367 lirów; ogółem, wliczając i odsetki od tej ostatniej kwoty, wynoszą one około półtora miljarda.

Podczas gdy działalność Zarządu Drogowego rozciąga się wyłącznie na sieć istniejących już dróg państwowych, budową nowych dróg zajmuje się Państwo, wspólnie z prowincjami i gminami. I tu Włochy mogą się wykazać imponującemi cyframi. W ciągu dziesięciu lat regimu faszystowskiego zbudowane zostało około 6 000 km nowych dróg państwowych, kosztem 2 272 000 lirów, dróg prowincjonalnych 1142 km, kosztem 400 miljonów lirów i 3800 km gminnych, kosztem 8000 miljonów lirów, nie wspominając o całym szeregu autostrad: Medjolan — Como, Medjolan — Bergamo — Brescia, Medjolan — Stresa, Rzym — Ostia, Florencja — Montecatini i innych.

. . . .

Sprawa regulacji ruchu ulicznego, nad rozwiązaniem której głowią się miejscy technicy całego cywilizowanego świata, przedstawia dla Medjolanu większe może, niż dla innych miast trudności. Wąskie, nieregularne o koncentrycznym układzie arterje komunikacyjne, niezmiernie intensywny ruch w śródmieściu (na Piazza della Scala, w czasie największego napięcia ruchu, przesuwa się przeszło 2200 pojazdów w ciągu godziny) — oto warunki, z jakiemi musiały się liczyć medjolańskie władze miejskie przy regulacji ruchu. Należy z uznaniem stwierdzić, że nie ustają one w tej pracy i każdy niemal miesiąc przynosi nowe postępy. Przed dwoma laty, kosztem dużego nakładu pieniędzy i czasu przeprowadzono, pod kierunkiem Medjolańskiego Automobilklubu, bardzo dokładną analizę ruchu miejskiego i, na podstawie osiągniętych w analizie wyników, zorganizowano, tytułem próby, automatyczną sygnalizację świetlną ruchu w centralnej połaci miasta. Sygnalizacja ta, po dwóch latach prób, okazała się tak praktyczną, że rozszerzają ją obecnie na dalsze odcinki miejskie.

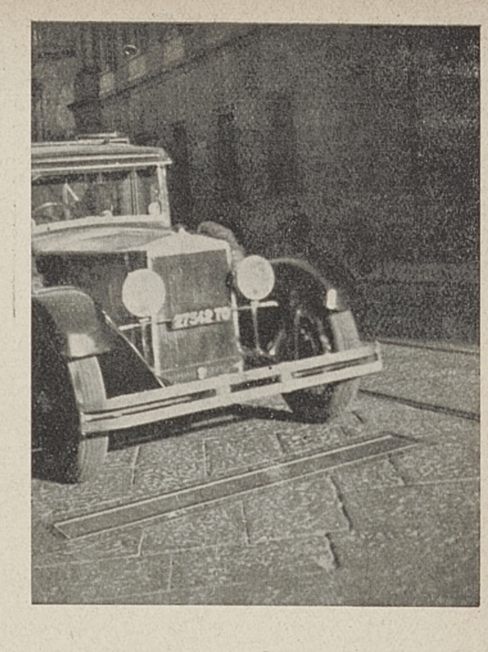
Mało tego jednak. Aczkolwiek sygnalizacja ta jest względnie elastyczna, gdyż daje się w pewnej mierze przystosowywać do tempa ruchu na każdej przecznicy, to jednak bardzo często się zdarza, że na jednej przecznicy tworzy się zator pojazdów, czekający na otworze-



Rys. 8. Wpuszczanie detektora w nawierzchnię.



Rys. 9. Semafor a za nim skrzynka z mechanizmem kontrolującym.



Rys. 10. Detektor.

nie mu drogi, podczas gdy druga przecznica już stoi pusta. Wpływa to naturalnie niekorzystnie na prawidłowość ruchu i zmniejsza przeciętną szybkość, z jaką pojazdy się poruszają.

Ale i temu umiano zapobiec. Zainstalowana przed niedawnym czasem na rogu dwóch ruchliwych ulic medjolańskich sygnalizacja ,,elektromatyczna", systemu angielskiego, usuwa tę wadę.

Instalacja ta składa się z trzech zasadniczych części, elektrycznie ze sobą połączonych, a mianowicie: detektorów, mechanizmu kontrolującego i semaforów.

Detektory, które wskazują mechanizmowi kontrolującemu obecność, a także szybkość pojazdów (patrz lit. B na rys. 11[1]) wpuszczone są w jezdnię i pod wpływem ciężaru przejeżdżających po nich kół podają swoje meldunki.

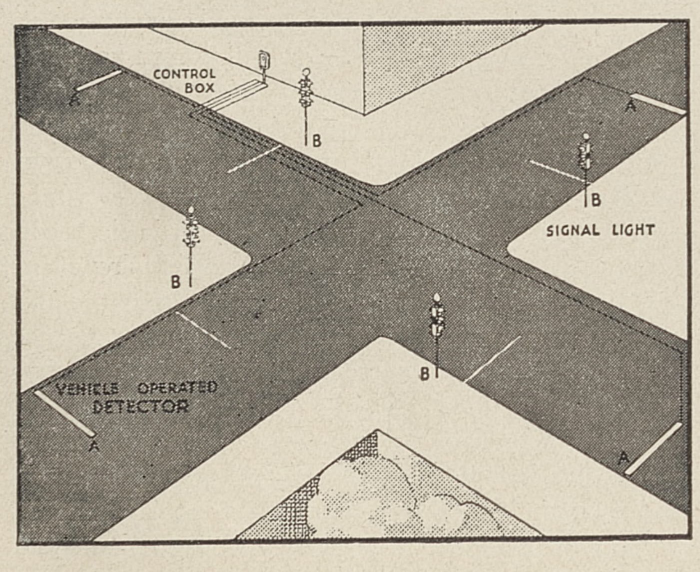
[1]) Przy badaniu rysunku należy zwrócić uwagę że wykonany on został w Anglji, gdzie pojazdy trzymają się lewej strony, wobec czego detektory pomieszczone są po lewej stronie jezdni.

Mechanizm kontrolujący, pomieszczony w pobliżu skrzyżowania ma za zadanie rozrząd sygnałów w zależności od meldunków, otrzymywanych od detektorów. Mechanizm notuje te meldunki i daje wolną drogę zbliżającemu się do skrzyżowania pojazdowi przy pierwszej zaraz możliwości.

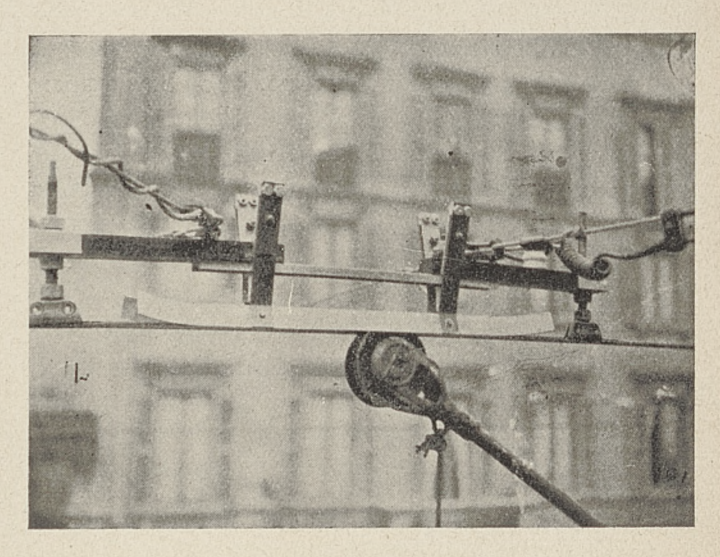
Semafory składają się z klasycznych już trzech latarń w kolorach czerwonym, żółtym i zielonym' z których pierwszy oznacza ,,stój", drugi ,,baczność", trzeci ,,jazda".

Jakie jest działanie aparatu? Dla lepszego zrozumienia weźmy następujące sytuacje.

Pojazd zbliża się do skrzyżowania, zaś przecznica wolna jest od ruchu, i spotyka zielony sygnał. Kierowca jedzie wobec tego dalej; detektor melduje jego przejazd i, aczkolwiek w sygnałach nic się nie zmieniło, to nawet gdyby w międzyczasie nadjechał w przecznicy inny pojazd, mechanizm tak długo utrzyma dla



Rys. 11. Szemat instalacji ,,elektromatycznej".



Rys. 12. Detektor tramwajowy.

kierowcy wolną drogę, aż ten nie przebędzie skrzyżowania. Czas ten mechanizm reguluje automatycznie w zależności od szybkości pojazdu.

Przyjmijmy następnie, że pojazd zbliża się do skrzyżowania, przecznica również wolna jest od ruchu, ale sygnał jest czerwony. W tym wypadku w chwili, kiedy detektor zamelduje pojazd, sygnał zmienia się na żółty, zaś po upływie czasu, potrzebnego na przebycie przestrzeni od detektora do przecznicy, na zielony, tak, że kierowca jedzie dalej, nie potrzebując ani zwalniać, ani zatrzymywać się.

Jeżeli dwa pojazdy zbliżają się równoczesśie do skrzyżowania każdy na innej przecznicy, to pierwszy, który dotknie swego detektora, otwiera sobie drogę; jednakże mechanizm kontrolujący ,,pamięta'' o drugim i, jak tylko pierwszy minie skrzyżowanie, daje mu drogę.

W wypadku, jeżeli sznur pojazdów jedzie jeden za drugim, sygnał zielony funkcjonuje bez przerwy tak długo, aż nie pojawi się pojazd na drugiej przecznicy; detektor jej melduje o tem mechanizmowi, który przy pierwszej przerwie w ruchu na pierwszej przecznicy zamyka ją czerwonym sygnałem, dając jednocześnie drogę pojazdowi z drugiej. Mechanizm kontrolujący ma ponadto urządzenie, które po pewnym, dającym się zmieniać, stosownie do miejscowych warunków, czasie automatycznie otwiera drogę na drugiej przecznicy, nawet gdyby na pierwszej nie było wzmiankowanej wyżej przerwy w ruchu.

Dla kontrolowania ruchu elektrowozów umieszczone są na przewodnikach powietrznych specjalne detektory, które w podobny sposób, jak detektory w nawierzchni sygnalizują ich obecność.

Instalacja skompletowana jest jeszcze urządzeniem, dozwalającem straży ogniowej, pogotowiu ratunkowemu i t. p. wstrzymywać ruch na ulicach, w chwili kiedy ich wozy wyruszają do pożaru, lub wypadku, ponadto w okolicy szkół, teatrów i t. d. znajdują się dostępne dla przechodniów przyciski, przy pomocy których można w każdej chwili zatrzymać ruch na danej przecznicy.

Instalacja taka, jak wspomnieliśmy wyżej, funkcjonuje od kilku tygodni w Medjolanie i kompetentne osoby wyrażają się pochlebnie o jej działaniu, wysuwając tylko zastrzeżenie, że nie dość uwzględnia interesy ruchu pieszego.

Jan Erlich.

ASFALT PRASOWANY NA ŁAWIE OSKARŻONYCH

Przed sądem grodzkim dla spraw ruchu w Berlinie odbył się w ostatnich dniach r. ub. proces, w którym rolę protagonisty odegrał asfalt prasowany. Rzecz się miała tak. Pewien berliński adwokat jadąc swym samochodem z szybkością 20 km/g, jedną z ulic miasta w czasie niepogody, chciał w odległości 20 m. przed skrzyżowaniem się dwóch ulic zatrzymać swój wóz dojrzawszy żółty sygnał świetlny. Nie udało mu się to jednak skutkiem poślizgu wozu na mokrym asfalcie, co w następstwie spowodowało zderzenie ze stojącym na skrzyżowaniu ulicy autobusem. Wynikłe z tego wypadku koszty naprawy samochodu na sumę 117 marek. stały się podstawą do wytoczenia przez adwokata procesu o odszkodowanie do wysokości sumy kosztów naprawy, Magistratowi m. Berlina, jako obowiązanemu do utrzymywania sieci ulic miejskich.

Ażeby mieć techniczne uzasadnienie dla wydania wyroku, oraz ułatwić sobie rozwiązanie całego kompleksu bardzo zawiłych zagadnień, złączonych z tą sprawą, wezwał sąd w charakterze eksperta, prof. Schencka, Dyrektora Dróg. Inst. Badaw. przy berlińskiej politechnice, do wydania merytorycznego orzeczenia. Przedewszystkiem chodziło o rozstrzygnięcie następujących kwestji:

1. Czy wypadek został spowodowany złem funkcjonowaniem mechanizmu samochodu, czy też wynikł ze specjalnych właściwości nawierzchni tej ulicy.

2. Czy istnieją dla ruchu wielkomiejskiego nawierzchnie, na których wypadek poślizgu nie występowałby, względnie w znacznie mniejszym stopniu niż na nawierzchniach z asfaltu prasowanego.

3. Jak dawno już jest znane niebezpieczeństwo ślizkości tego rodzaju nawierzchni.

Na podstawie przeprowadzonych ekspertyz rzeczoznawca orzekł, że wypadek nastąpił nie z przyczyny wadliwego funkcjonowania wozu, ani z winy kierowcy, lecz tylko wywołany został niezwykłą ślizkością nawierzchni asfaltowej. Od jak dawna asfalt prasowany jest stosowany, znaną jest jego slizkość. Główną przyczyną powstawania ślizkości niektórych nawierzchni, dającej się zwłaszcza bardzo silnie odczuwać w wielkich miastach, jest warstwa zanieczyszczenia, wytwarzająca się na jezdni ulic z kurzu, sadzy, drobnych kawałków opon i olejów samochodowych. Przy połączeniu się z wodą, tworzy się z tego wszystkiego powłoka o charakterze emulsji, na której opony kół samochodowych ślizgają się, o ile nawierzchnia jezdni przez swą szorstkość nie daje im oporu. Ślizkość taka daje się bardzo odczuwać na nawierzchniach z kostki drewnianej skutkiem tego, że warstwa zanieczyszczenia przenika głęboko w drzewo i z trudnością daje się usunąć, a jeszcze bardziej występuje na nawierzchniach z asfaltu prasowanego, gdyż zanieczyszczenie zwiększone jest tutaj wydzielaniem się z asfaltu pyłu wapiennego, a wielka gładkość tej nawierzchni potęguje jeszcze poślizg opon. Co do pytania sądu czy istnieją inne nawierzchnie na których wypadek poślizgu nie występowałby, względnie w mniejszym stopniu, to zdaniem

rzeczoznawcy, technika drogowa stoi obecnie na tym poziomie, że potrafi zadośćuczynić wszystkim wymaganiom ruchu mechanicznego przez budowę nawierzchni bezpiecznych, wykazujących odpowiednią szorstkość w czasie deszczu.

Po długich rozprawach sąd wydał wyrok skazujący Magistrat m. Berlina na zapłacenie żądanego przez adwokata odszkodowania, z następującem umotywowaniem (w streszczeniu):

,,Zarówno Sądowi, tak, jak każdemu, kto z uwagą śledzi ruch mechaniczny na ulicach Berlina, wiadomem jest, że wszystkie samochody w czasie deszczu, nawet przy ostrożnej jeździe ślizgają się na asfalcie prasowanym. Mylne jest twierdzenie miasta, że to niebezpieczeństwo poślizgu nigdy nie istniało, oraz że ekspert prof. Schenck uległ psychodzie asfaltowej, którą jest ogarnięta prasa berlińska. Jeśli miastu niebezpieczeństwo ślizkości asfaltu rzeczywiście nie było znane, to w takim razie dopuszczało się ono zaniedbania, nie otaczając należytą uwagą i opieką ruchu na swoich ulicach. Argument miasta, że ze względów finansowych nie jest ono w stanie zaopatrzyć swoje ulice w inne nawierzchnie, nie posiada słusznych podstaw.

Kto na swoim terenie otwiera ruch publiczny, jest odpowiedzialny za to, aby ten ruch odbywał się bez niebezpieczeństwa Jeśli właściciel drogi zaniedbuje ten obowiązek, to nie może usprawiedliwiać się twierdzeniem ,że ze względów finansowych nie jest w możności otwartemu ruchowi dać odpowiedniego zabezpieczenia.

Gdyby miasto chociaż począwszy tylko od lat piętnastu wstecz, w planowy sposób stopniowo zmieniało na inne nawierzchnie, jezdnie z asfaltu prasowanego, to mogłoby tego dokonać stosunkowo nieznacznemi środkami, przynajmniej mogło było i powinno było, chociaż na główniejszych arterjach zmniejszyć niebezpieczeństwo ślizkości asfaltu przez uczynienie go szorstkim odpowiedniemi sposobami, jeśli nie mogło dokonać zamiany tej nawierzchni na inną. Przeciwko twierdzeniu, że miasto ze względów finansowych nie było w możności przebudować wszystkich główniejszych arteryj komunikacyjnych, od czasu ujawnienia się niebezpieczeństwa ślizkości asfaltu, względnie zastosować odpowiednich środków dla usunięcia tej ślizkości, przemawia fakt, że właśnie w ciągu ostatnich kilkunastu lat uczyniło miasto znaczne, a nie tak bardzo potrzebne, różnego rodzaju inwestycje.

Z powyższego wynika, że oskarżona gmina m. Berlina, jako obowiązana do utrzymywania ulic, przez pozostawienie asfaltu na głównych arterjach komunikacyjnych miasta, obowiązku tego nie dopełniła, a przez zaniechanie usunięcia niebezpiecznego stanu, dopuściła się zaniedbania otoczenia ruchu należytą uwagą i opieką. Przeto oskarżony winien jest skarżącemu, który wskutek tego stanu szkodę poniósł, szkodę tę wynagrodzić".

Wyrok ten wywołał wielkie poruszenie w całej fachowej niemieckiej prasie poświęconej zagadnieniom drogowym. Odezwały się liczne głosy wybitnych fachowców z tej dziedziny ostro krytykujące wyrok i protestujące przeciwko wkraczaniu sądu w sprawy nie leżące w zakresie jego kompetencji. Przytoczymy tu kilka najcharakterystyczniejszych głosów.

Tak np. ,,Die Strasse" (Nr. 1/33) pisze:

,,Czy asfalt prasowany nadaje się jako nawierzchnia dla ulic Berlina, czy nie, to o tem praktycznie mogą tylko rozstrzygać inne czynniki, niż jakiś asesor na stanowisku sędziego ruchu, w sądzie grodzkim. W tym wypadku miarodajną będzie opinja różnych sfer naukowych i gospodarczych.

Co do twierdzenia, że miasto stosowało ten rodzaj nawierzchni mając świadomość o jej niezdatności, brak na to dowodów. Bowiem atakowane obecnie nawierzchnie zostały zbudowane w czasie, kiedy jeszcze nie myślano o obecnych automobilach, a ich alarmujące napaści na ślizkośc asfaltu były wtedy jeszcze ,,niezniesionem jajkiem".

Wzrost ruchu mechanicznego z ,,wielkiemi ilościami kapiących olejów" zaczął się faktycznie od 1920 r. i od tego czasu datują się właściwie ataki na asfalt, które przybrały na gwałtowności dopiero od chwili, gdy pewien berliński magnat prasowy, wracając do ogniska rodzinnego z jakiejś wesołej wycieczki, ma pecha poślizgnąć się swą limuzyną Mercedes-Benz, Zadraśnięta próżność była pobudką do gwałtownej napaści prasowej....

Pewnie, że i miasto nie jest bez winy, tylko że ona leży na innej płaszczyźnie, niż jak to przedstawia laikom napastująca prasa berlińska. Nie byłoby tego wszystkiego, gdyby miasto podrażnionej próżności magnata prasowego nie okazało takiej niedyplomatycznej obojętności i gdyby w szerszym zakresie stosowało inne rodzaje nawierzchni, to nie potrzebowałaby zbiorowa ,,konkurencja" rozpętywać całej tej wojny, ażeby ją wykorzystać w celu unicestwienia" domniemanego monopolu firm asfaltowych.

Trzeba oddać sprawiedliwość berlińskiemu Zarządowi Drogowemu, mówiąc całkiem objektywnie, że wiele uczynił ażeby pozostawać w kontakcie z nowoczesnemi metodami budowy nawierzchni, oraz że brał również pod uwagę ,,nakazy chwili" nie zaniedbując prób i doświadczeń nad nadaniem szorstkości nawierzchniom z asfaltu prasowanego. Mimo, że miasto wiele w tym kierunku robiło, ale jak fakty uczą za mało. I to był ciężki błąd taktyczny, który teraz mści się.

Jest doprawdy rzeczą smieszną, gdy całe gospodarstwo niemieckie stoi na progu ruiny, chcieć zniszczyć objekt wartości x miljonów, ażeby go na nowo przebudować w celu dogodzenia demagogicznym żądaniom pewnej liczby automobilistów, podczas gdy brak jest środków na najważniejsze drogowe potrzeby".

W jednym z następnych numerów tego samego pisma, w artykule p. t. ,,Przyszłość asfaltu prasowanego" podane jest streszczenie referatu wygłoszonego na posiedzeniu Niemieckiej Komisji Gospodarki Samochodowej, przez jednego z członków tej Komisji, ,,O asfalcie prasowanym i możliwościach usunięcia jego ślizkości". Wyjaśniwszy przyczyny powstawania tej ślizkości, autor referatu zaznacza, że przy budowie nowych nawierzchni rzadziej się już teraz stosuje asfalt prasowany, dając pierwszeństwo innego rodzaju asfaltom, oraz smołobetonom. Usunięcie z ulic Berlina asfaltu prasowanego, w tak znacznej ilości, w jakiej się on znajduje, gdyż miasto posiada 5,9 miljonów m^2 nawierzchni ulic tego rodzaju, jest niemożliwem, ze względów finansowych, a to z uwagi na wysoką wartość inwętowanego kapitału, jak również na potrzebę uskutecznienia znacznego wydatku na budowę nowych nawierzchni. Dokonanie tego byłoby błędem ekonomicznym, skoro istnieje możliwość tańszym sposobem zabezpieczyć się od niebezpieczeństwa ślizkości. Dotyczące badania i próby zostały wszczęte już od 8 lat, częściowo przez ulepszenie sposobów oczyszczania nawierzchni, częściowo przez nadawanie jej szorstkości zapomocą mechanicznych, względnie chemicznych środków, a także przez wykonywanie specjalnych pokrowców. Co do tych ostatnich, to zwłaszcza okazały się bardzo odpowiednie wykonane z preparowanej smoły z grysikiem, a także z warstwy z twardolanego asfaltu o grubości 2 cm nałożonej bezpośrednio na asfalt prasowany. Niemiecka Komisja Gospodarki Samochodowej uznaje za rzecz wielkiej wagi, by odnośne badania i doświadczenia, mające na celu usunięcie niebezpieczeństwa ślizkości asfaltu nie były trzymane w tajemnicy, czyto ze względów personalnych, biurokratycznych, czy też jakich innych, lecz by o nich powiadomiony był szeroki ogół, aby każdy automobilista wiedział, że miasto czyni sumienne wysiłki celem usunięcia tej ślizkości.

,,Verkehrstechnik" (Nr. 3/33) rozpatruje krytycznie wyrok sądu z prawnego punktu widzenia. ,,Wyrok ten jest coprawda tylko wyrokiem pewnego sądu grodzkiego, ale wobec wrzawy jaką wywołał, oraz ze względu na niezwykłe znaczenie finansowe jakie mieć może. nie mogą go nie wziąść pod uwagę, wszyscy ci, którzy są obowiązani do utrzymywania dróg.

Wyrok ten może być prawnie zaskarżony. Sąd skazał miasto na zapłacenie odszkodowania na podstawie § 823 B. G. B. (kodeks cywilny), wychodząc z założenia, że właściciela drogi do jej utrzymania obowiązują takie same powinności, jak właściciela domu.

Mniemanie o takiej odpowiedzialności jest zupełnie błędne, gdyż zakres obowiązków właściciela domu opiera się na prawie cywilnem, podczas gdy obowiązki właściciela drogi są ustalone według prawa publicznego.

Droga publiczna jest domeną publicznego prawa i w jaknajszerszym zakresie podlega dyspozycji władz administracyjnych. W tej materji wypowiedział swą opinję Najwyższy Sąd Rzeszy przy sposobności wydawania wyroku w pewnej sprawie w 1931 r.: ,,Droga nie może podlegać równocześnie postanowieniom publicznego i cywilnego prawa. Jest to prawnie niedopuszczalne, ażeby obok decyzyj, poleceń i zarządzeń władz administracyjnych, dotyczących danej drogi publicznej, mogły być wydawane równocześnie decyzje w tych samych sprawach na podstawie prawa cywilnego.

Rozpatrując zagadnienie, jak daleko sięga publicznoprawny obowiązek miasta co do utrzymywania dróg, należy najpierw rozważyć pogląd Sądu że: ,,jest małoznacznem, czy miasto nie było w możności ze względów finansowych swoje ulice w inne nawierzchnie zaopatrzyć". Pogląd ten jest niesłuszny, gdyż miasto ma prawo wymagać by żądany od niego rozmiar świadczeń nie przekraczał jego zdolności finansowej. Tutaj nie mogą mieć zastosowania zasady prawa cywilnego, według których dłużnik musi płacić dopóty, dopóki cośkolwiek posiada, chociażby nawet przez to został zrujnowany.

Sąd nie jest kompetentny do rozstrzygania kwestji czy miasto było w możności niebezpieczny asfalt ze swych ulic usunąć. Mogłoby to być jedynie ustalone na podstawie fachowych badań przez odpowiednie władze administracyjne, nadzorcze władze komunalne i odnośne władze drogowe.

Nawierzchnie z asfaltu prasowanego były zbudowane przed wojną i mogą jeszcze wiele lat służyć. Ruch samochodowy stopniowo się na nich rozwijał i miał możność z ich właściwościami się oswoić. Nie można nakazywać obowiązanemu do utrzymywania dróg usuwać nawierzchnie, które są jeszcze zdatne do użytku, kosztem podatników, li tylko na tej podstawie, że one odpowiadają dawniejszemu stanowi techniki i że brak im tej doskonałości, która cèchuje nowoczesne nawierzchnie. Należy żądać od automobilistów, którym przecież jest znana ślizkość asfaltu podczas deszczu, aby odpowiednio ostrożnie jeździli.

Miasto Berlin znalazło się w bardzo trudnem położeniu skutkiem tego wyroku. Powszechnie znane jego kłopoty finansowe czynią niemożliwem usunięcie w krótkim czasie niebezpiecznego asfaltu. Jeżeli zaś tego nie uczyni, to może być narażone na znaczną liczbę procesów o odszkodowanie. Bowiem automobiliści wiedząc, że miasto musi im zapłacić odszkodowanie za wszystkie szkody wynikłe z poślizgów na asfalcie, będą w przyszłości mniej uważnie jeździć i miasto będzie musiało tak znaczne wydatki z tego tytułu ponosić. że przekroczy to zupełnie jego możliwości finansowe,

Jak zatem winno się do tego ustosunkować miasto? Nie pozostawałoby tu zatem nic innego, jak tylko ustalenie w drodze prawnej, żeby kwestje, czy i w jakiej mierze obowiązany do utrzymywania dróg swój pu-

bliczno-prawny obowiązek wypełnił, były przedewszystkiem rozstrzygane przez władze i sądy administracyjne. Jest bowiem rzeczą niemożliwą, ażeby zwykłe sądy rozstrzygały o sposobach i zakresie utrzymania dróg i w ten sposób wprowadzały zamieszanie w gospodarkę prowincyj i gmin. Decyzje w tych sprawach i władza nad drogami musi pozostać u władz administracyjnych i nie może w żadnym wypadku przejść do zwykłych sądów".

Zofja Klaczyńska.

WYSTAWA NOWYCH MODELI SAMOCHODÓW CITROËN

Polskie Tow. Samochodów Citroën zaprezentowało w lokalu wystawowym przy ul. Wierzbowej wobec zebranych przedstawicieli prasy nowe modele samochodów osobowych. Jest ich trzy i nazywają się „ósemka", „dziesiątka" i „piętnastka". Nazwy te nie pochodzą, oczywiście od ilości cylindrów, lecz od mocy silników w koniach podatkowych francuskich. Zaznaczam to dlatego, gdyż wyglądają tak przepięknie i są tak nowocześnie zbudowane, że nie dziwiłbym się gdyby mniej wytrawny automobilista posądził je np. o piętnastocylindrowy silnik szczególnie po próbnej jeździe bez podnoszenia potem lub przedtem maski silnika. Przyczyną tej omyłki mógłby być „silnik wahliwy" (moteur flottant), którego właściwością jest właśnie izolowanie wszelkich wibracyj. Poza silnikiem wahliwym wszystkie zaprezentowane Cytryny posiadają nowocześnie zbudowaną ramę, jakby rurową o przekroju prostokątnym, synchronizowaną skrzynkę biegów o dwu biegach cichych, amortyzatory Houdaille z termostatyczną regulacją i opony superbalonowe. Modele „10-ka" i „15-ka" zaopatrzone są pozatem w „wolne koło". Wyliczam tylko ulepszenia najbardziej zasadnicze nie licząc całego szeregu ważnych udoskonaleń, jak np. prądnica z regulacją natężenia prądu, przesunięcia wału korbowego w stosunku do cylindra i t. p.

Zasadnicze zmiany widzimy też w budowie nadwozia *„Monolite"*, o zupełnie jednolitym szkielecie spawanym elektrycznie.

Tylko tak wspaniale zorganizowane zakłady posiadające tak potężne środki techniczne jak Citroën, mogły przy tak niskiej stosunkowo cenie dać samochody takiej klasy co obecne modele. Wystarczy podać, że 5-cio osobowa Citroën „8-ka" kosztuje w Warszawie z cłem ok. 10000 złotych.

Miarą wyposażenia technicznego zakładów Citroën niech będzie jeden malutki przykład: Komplet nowych spawaczek elektrycznych tych zakładów pozwala na samoczynne wykonanie 14,830 punktów spawania w jednej minucie, a niektóre spawaczki zupełnie samoczynne dają 170 spojeń na minutę. Dwa kawałki blachy grubości ok. 1 mm. zostają spawane na długości 2600 mm. w czasie 15 sekund. Instalacja elektryczna potrzebna dla tych spawaczek posiada moc przeszło 20000 KM.

Wszystkie najważniejsze zalety nowych Cytrynek zostały zademonstrowane zapomocą bardzo sprytnie i popularnie obmyślonego pokazu filmowego. Film ten wyjaśnił również zebranym znaczenie nowego znaku samochodów Citroën umieszczonego na chłodnicy. Jest nim łabędź spokojnie płynący. Ma on symbolizować spokojną i równą jazdę nowemi Cytrynkami zaopatrzonemi w silnik wahliwy.

Życzymy Polskiemu Towarzystwu samochodów Citroën sukcesów handlowych równie ważnych jak ulepszenia, które ofiarują w nowych swych modelach.

Ekspert.



Berlina Citroën 8.



Coach na podwoziu Citroën 15 L" Sport.

ZJAZD DELEGATÓW ZWIĄZKU POLSKICH TOWARZYSTW TURYSTYCZNYCH

W dniu 26 marca b. r. odbył się w Warszawie doroczny Zjazd Delegatów Związku Polskich Towarzystw Turystycznych. Związek jednoczy w tej chwili 13 towarzystw turystycznych, liczących w sumie około 40.000 członków. Dla porównania należy przypomnieć, że w chwili powstania Związku w r. 1927 liczył on niespełna 25.000 członków.

Jednym z największych sukcesów Związku w okresie jego istnienia jest uzyskanie dla swych członków indywidualnych zniżek kolejowych na zasadzie specjalnych legitymacji Związku, zaopatrzonych w nalepkę ważną na rok kalendarzowy, które otrzymać mogą wszyscy członkowie towarzystw turystycznych należących do Związku za pośrednictwem swych towarzystw. W roku bieżącym do Związku należą: Polskie Tow. Tatrzańskie, Polskie Tow. Krajoznawcze, Automobilklub Polski, Touring Klub, Towarzystwo Turystyczne „Beskidenverein" w Bielsku, Polski Związek Motocyklowy, Żydowskie Tow. Krajoznawcze, Podolskie Tow. Turystyczno-Krajoznawcze w Tarnopolu, Wołyńskie Tow. Krajoznawcze w Łucku, Polski Związek Turystyczny w Krakowie, Muzeum Tatrzańskie w Zakopanem, Wojewódzka Komisja Turystyczna w Katowicach oraz Towarzystwo Uniwersytetu Robotniczego (Sekcja Wycieczkowa) w Warszawie.

Zniżka powyższa obowiązuje obecnie między 51 stacjami wyjazdowemi i 106 stacjami dojazdowemi, a liczba ich stale wzrasta.

W miesiącach zimowych członkowie Związku korzystali z 1000 kilometrowych biletów narciarskich, narówni z członkami Polskiego Związku Narciarskiego, za okazaniem legitymacji kolejowej.

W roku sprawozdawczym został powołany do Państwowej Rady Kolejowej reprezentant Związku i jego zastępca w osobach pp. prezesa Stanisława Osieckiego i p. Józefa Kołodziejczyka.

Wydawnictwem perjodycznem Związku jest Informator Turystyczny zawierający wszelkie informacje i adresy w dziedzinie turystyki i towarzystw turystycznych w kraju i zagranicą. Jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo w Polsce, a na zobrazowanie całokształtu życia i organizacji turystyki w Polsce i zagranicą, składają się następujące ustępy: Związek Polskich Towarzystw Turystycznych, Towarzystwa turystyczne należące do Związku, Towarzystwa turystyczne nienależące do Związku, Związki i kluby sportowe mające związek z turystyką, Opieka państwa nad turystyką, Międzynarodowe organizacje turystyczne, Literatura przewodnikowa po Polsce, Schroniska turystyczne, Szkolne domy wycieczkowe, Ważniejsze hotele w miejscowościach o znaczeniu turystycznem, Przepisy dotyczące zniżek kolejowych, Przepisy dotyczące przekraczania granicy, Turystyka samochodowa i przepisy ruchu drogowego, Biura podróży w Polsce, Związki propagandy turystycznej, Związki przemysłu turystycznego w Polsce, Polska statystyka turystyczna. Informator jest wydawany corocznie, a w roku bieżącym dodaną będzie do niego mapa turystyczna z oznaczeniem schronisk turystycznych, szlaków wycieczkowych górskich, linji autobusowych, uzdrowisk i t. d.

W czasie obrad Zjazdu uchwalono przystąpić do wydawania przewodników i map turystycznych, powierzając bezpośrednie kierownictwo tą akcją specjalnej komisji.

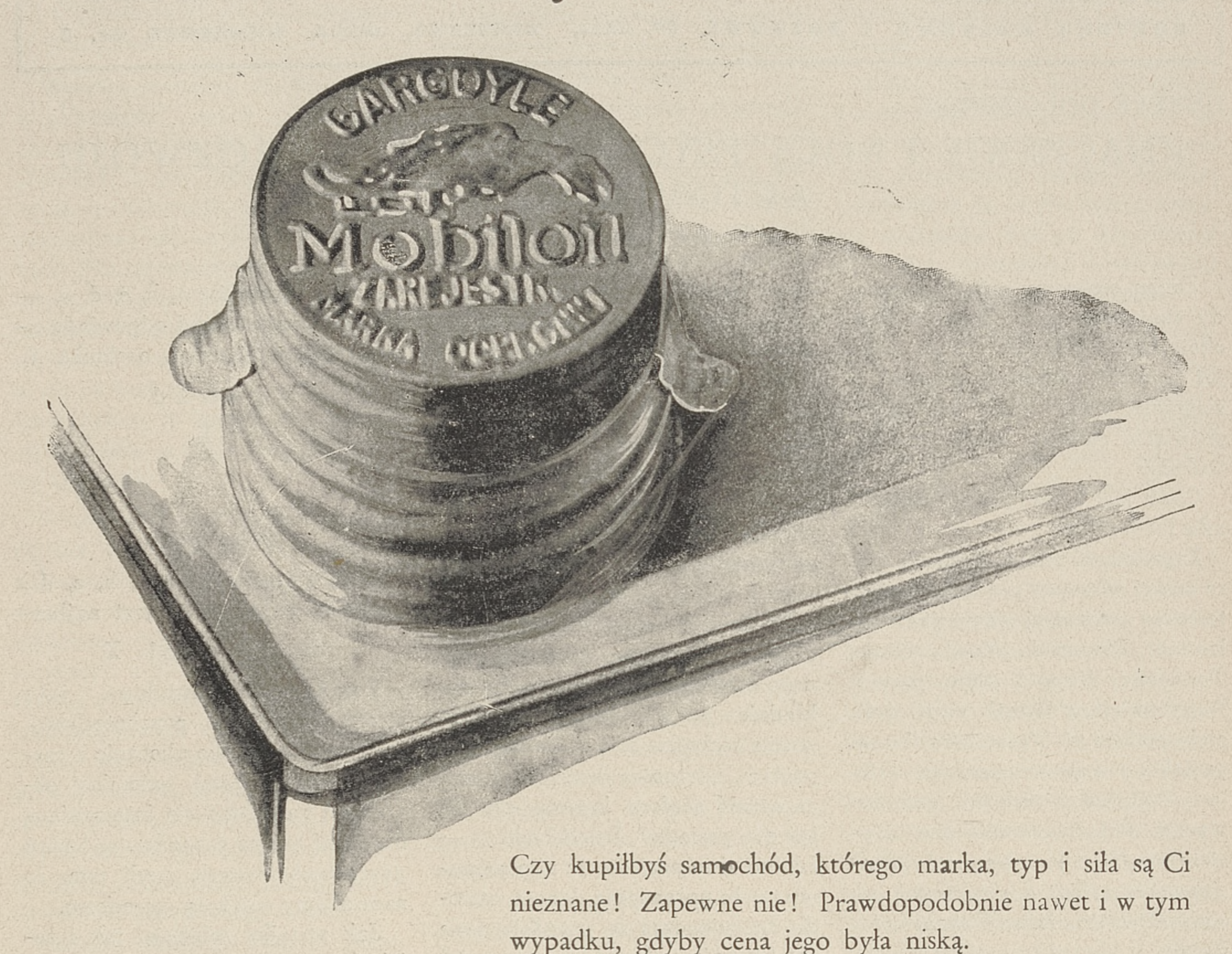
Celem ułatwienia rozwoju istniejącym towarzystwom turystycznym Związek stoi na stanowisku nie tworzenia małych lokalnych towarzystw ale wpisywania się nowych członków do towarzystw istniejących, których różnorodne zainteresowania i dążenia zaspokoić mogą w tej chwili wszystkie żądania i wymagania turystów. Celem nadania Związkowi jednolitego charakteru należeć mogą do niego w charakterze członków zwyczajnych jedynie towarzystwa, których wyłącznym celem i zadaniem jest uprawianie i ułatwianie turystyki.

Skład Zarządu Związku stanowią delegaci poszczególnych towarzystw turystycznych, co rok mianowani na nowo. W roku bieżącym zarząd stanowią pp. Stanisław Osiecki (prezes), Karol Hr. Raczyński, inż. Mieczysław Rappe, Stanisław Lenartowicz, Józef Kołodziejczyk, inż. Jan Jaroszyński, dr. Achilles Rosenkranz, dr. Marjan Niemczewski, prof. dr. Walery Goetel, dr. Wacław Majewski, Bohdan Małachowski, Bohdan Dzięciołowski, Mateusz Hindes, Wiesław Modzelewski. Automobilklub Polski reprezentują pp. Karol hr. Raczyński i inż. Mieczysław Rappe jako członkowie, oraz inż. Ryszard Minchejmer i mec. Franciszek Sznarbachowski jako ich zastępcy.

Do ciekawszych wniosków przedstawionych na Zjeździe należał projekt Polskiego Związku Motocyklowego stworzenia przy Związku Komisji Turystyki Motorowej o charakterze doradczym, do której należałyby towarzystwa należące do Związku, a zajmujące się turystyką motorową celem koordynacji ich pracy i uzgadniania działalności. Ostateczne zatwierdzenie powołania do życia takiej komisji uzależnił prezes p. Osiecki od wyrażenia zgody zainteresowanych towarzystw na powołanie komisji oraz od przedstawienia na piśmie regulaminu komisji.

M. S.

BĄDŹ OSTROŻNY
PRZY KUPNIE OLEJU SAMOCHODOWEGO!



Czy kupiłbyś samochód, którego marka, typ i siła są Ci nieznane! Zapewne nie! Prawdopodobnie nawet i w tym wypadku, gdyby cena jego była niską.

Nie inaczej winieneś postąpić, kupując olej samochodowy. Bezwzględnie nie należy przyjmować t. zw. „taniego" oleju, niepewnego pochodzenia i wątpliwej jakości!

Używaj stale GARGOYLE MOBILOIL z oryginalnych plombowanych blaszanek! Sława światowej marki i kilkudziesięcioletnie doświadczenie dają najlepszą gwarancję jakości.

Nieuszkodzona plomba pod nakrętką daje pewność, że olej jest oryginalny.

GARGOYLE
Mobiloil
AF

Gargoyle Mobiloil

ZAREJ. MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE-WARSZAWA

HENRYK GOŁOGÓRSKI.

ZNACZENIE I ROLA PSYCHOTECHNIKI W ROZWOJU AUTOMOBILIZMU

(Ciąg dalszy).

Zanim omówimy pokrótce metody stosowane przez Instytut Psychotechniczny w Warszawie jakoteż wyniki praktyczne przezeń osiągnięte, chcielibyśmy trzy słowa poświęcić pojęciu *istoty* psychotechniki.

Czem jest właściwie psychotechnika?

Zagadnieniu temu poświęcili sporo uwagi w swych pracach psychotechnicy światowej sławy, jak: Valentiner, Claparède, Moede, Giese, Thurstone, Rupp i wielu innych. Najistotniejszą jednak może definicję podaje dr. Franciszka Baumgarten we wspomnianem już dziele „Badania uzdolnień zawodowych": *Psychotechniką jest użyciem środków psychicznych do osiągnięcia celów praktycznych we wszystkich dziedzinach życia ludzkiego.*

Główne zadanie psychotechniki polega w gruncie rzeczy na tem, by *postawić właściwego człowieka na właściwem miejscu.* W tym celu należy przeprowadzić w każdym konkretnym wypadku badania *przydatności zawodowej* określonego osobnika. To badanie przydatności zawodowej można brać z dwu stron: z czysto *społecznej*, gdy chcemy ustalić, do którego z wielu zawodów istniejących (a jest ich w tej chwili około 20.000) dany osobnik posiada największą zdatność, oraz z czysto *gospodarczej*, gdy chcemy stwierdzić, czy pewien osobnik nadaje się do pewnego ściśle określonego zawodu (np. do ślusarstwa). W pierwszym przypadku idzie o to, by poznać danego osobnika w całej różnorodności i sile jego właściwości, a następnie, po stwierdzeniu zdolności udzielić kandydatowi *rady*, jaki ma obrać sobie zawód, najbardziej odpowiadający jego zdolnościom; skutkiem tego ten rodzaj badania nazywa się *poradnictwem zawodowem.*

W drugim wypadku nie chodzi o pełną djagnozę zdolności danego osobnika, a tylko o to, by dokładnie poznać jedną określoną stronę osobnika: czy dany człowiek posiada zdolności, których wymaga zawód szofera, krawca, czy też ich nie posiada? Jeżeli badany — zdolności te posiada, to dopuszczamy go do uprawiania danego zawodu, bo wtenczas są wszelkie dane objektywnie wskazujące, że zawód ten będzie z pożytkiem uprawiał. Jeśli badanie dało wynik negatywny, daną osobę eliminujemy z tego zawodu, a już jest jej rzeczą osobistą poddać się badaniu do innego zawodu. Ten rodzaj badania nazywa się *selekcją* lub *doborem zawodowym.*

Te dwie strony badania psychotechnicznego dadzą się w sposób całkiem nieskomplikowany uzmysłowić graficznie:

O s o b n i k
X
↙
a, b, c, d, e, f...
(różne zawody)

a więc z zawodów a, b, c, d, e, — zawód *b* najbardziej odpowiada uzdolnieniom ogólnym osobnika X.

Z a w ó d
X
↗
a, b, c, d, e...
(różne osoby)

a więc z indywiduów a, b, c, d... osoba *b* dostosowana jest najbardziej do zawodu X.

Poradnictwo zawodowe, jako strona społeczna psychotechniki, związana jest tylko ubocznie z rozważaniami naszemi, natomiast obszerniej zajmiemy się interesującą nas tutaj stroną gospodarczą badań psychotechnicznych, czyli tem, co nazwaliśmy *selekcją zawodową.*

Jak wszelka selekcja, tak i selekcja zawodowa odbywa się zapomocą eliminowania jednostek nieodpowiednich z pośród kandydatów. Zatem punkt ciężkości zagadnienia polegać będzie na tem, by dobrać odpowiednią metodę badawczą oraz, przy pomocy wyszkolonego personelu i aparatów precyzyjnych, tak metodę tę stosować, by dawała rękojmię, że jednostki, które przez próbę tę przeszły pomyślnie, będą należycie wypełniały powierzone im funkcje społeczne.

Takich metod badawczych psychotechnika współczesna zna już dość dużo, jednakże pominiemy rozważania teoretyczne o wyższości pewnych metod nad innemi i

zatrzymamy się nad metodami, stosowanemi w polskich zakładach psychotechnicznych, w szczególności w Instytucie Psychotechnicznym w Warszawie.

Słusznie zaznacza dr. Macewicz w „Uwagach" swych do sprawozdania z działalności Towarzystwa „Patronat", że metody badania psychotechnicznego są dość ściśle uzależnione od środków materjalnych oraz od urządzenia danej pracowni. Stąd to metody te są dość rozmaite. Ogólnie rzecz biorąc, w niektórych pracowniach poprzestaje się na badaniu t. zw. inteligencji kandydatów, w innych zaś stosuje się niekiedy liczną i skomplikowaną aparaturę.

Pierwszy rodzaj badania polega na tem, że kandydat ma dać szereg odpowiedzi na piśmie, czyli rozwiązać szereg zadań, częściowo matematycznych, częściowo niemających tego charakteru. Chodzi tutaj o zbadanie, czy kandydat potrafi poprawnie rozumować i wyciągać odpowiednie wnioski. Z rezultatu badania, w odpowiedni sposób oceniając liczbę dobrych i złych odpowiedzi, wydaje się orzeczenie o przydatności danego kandydata do określonego zawodu.

Badania drugiego rodzaju polegają również na wykonywaniu przez kandydata pewnych zadań, lecz zadania te przedstawiają się jako określone rękoczyny z rozmaitemi mechanizmami, zespolonemi z tak zwanemi chronografami, to jest aparatami rejestrującemi czas, przyczem przy wykonywaniu tych rękoczynów zarówno poszczególne zmysły, jak i cały ich zespół grają rolę bardzo poważną, jak np. w pewnych zadaniach gra przeważną rolę wzrok i miara wzrokowa, w innych słuch, w innych czucia skórne, w innych wreszcie funkcje motoryczne i psychomotoryczne, a stosuje się i t. zw. próby syntetyczne, przy których badany może okazać całkowity zespół swych władz duchowych i fizycznych. Jeżeli inteligencja człowieka ujawnia się w tak zwanem inteligentnem działaniu, to wyniki powyższych prób mogą świadczyć o inteligencji kandydata.

Gdyby nam przyszło rozstrzygnąć kwestję, która z tych dwóch metod jest lepsza, a więc, czy wystarcza tylko badanie przy pomocy szeregu zadań matematyczno-logicznych, czy też wyższość należy przypisać badaniu kandydatów przy pomocy maszyn i czułych aparatów, to odpowiedź na to pytanie nie byłaby prosta. Albowiem taki, lub inny plan badania psychotechnicznego zależy przedewszystkiem od tego, do jakiej szkoły kandydat ma pójść. Istnieją przecież takie szkoły zawodowe, w których nie uczą młodzieży pracy ręcznej czy rzemiosła i być może w takich wypadkach wystarczyłoby badać przy pomocy testów papierowych. Lecz w tych przypadkach gdy kandydat kieruje się do szkoły zawodowo-przemysłowej, w szczególności, jak w naszych rozważaniach, do zawodu szoferskiego, metoda badania aparatami posiada niezaprzeczoną wyższość.

Nie zawsze bowiem zdolność wypowiedzenia się (lub wypisania) może świadczyć o przydatności kandydata do określonej pracy ręcznej, ale szybkie a sprawne wykonywanie rękoczynów przy określonych aparatach, bystre pojmowanie instrukcyj, zręczność i dokładność pracy ręcznej, dobry stan zmysłów może świadczyć o odpowiedniości kandydata do tego lub innego rodzaju pracy.

Jeśli chodzi o metodę pracy Instytutu Psychotechnicznego w Warszawie, to w nim stosuje się obie metody, to znaczy kandydat wykonywa jednego dnia zadanie piśmienne, a dnia następnego przechodzi przez liczny szereg prób przy aparatach. Dodać należy, że nigdy nie pomija się oględzin lekarskich, niekiedy czyni się pomiary antropometryczne, a nawet próby laboratoryjne w celu jaknadokładniejszego poznania badanej jednostki.

Celem badania jest określenie przydatności danego kandydata do pewnego rodzaju pracy. Na czemże owa przydatność polega? Przedewszystkiem na stwierdzeniu szeregu warunków, którym odpowiadać musi dana jednostka; — warunków natury fizycznej i psychicznej.

Pod względem fizycznym różne rodzaje pracy odpowiadać mogą jednostce normalnej, to jest takiej, która nie posiada jakichś braków ze strony ustroju, jako całości i jego poszczególnych narządów.

Gdyby wszyscy kandydaci posiadali wszelkie cechy organizmu normalnego w znaczeniu anatomiczno-morfologicznem i czynnościowem, wtedy oczywiście nie byłoby potrzeby badać przydatności kandydatów: każdyby się nadawał do wykonywania różnych czynności. Jednakże norma jest właściwie fikcją i każdy osobnik stanowi większe lub mniejsze od tej normy odchylenia pod tym, czy pod innym względem. I staje przed nami już tutaj zadanie nie tylko doboru odpowiedniego człowieka do danej pracy, lecz niekiedy wskazania danemu człowiekowi odpowiedniego dla niego zawodu. W pierwszym przypadku, wiedząc w jakich warunkach odbywa się praca, usiłujemy zdać sobie sprawę, czy stan fizyczny kandydata jest dla tej pracy odpowiedni, czy ewentualne braki mogą być skompensowane, czy wykonywanie danej pracy zawodowo, to jest przez czas dłuższy, nie wzmoże jakiegoś stanu patologicznego, co w niektórych wypadkach, jak naprz. przy prowadzeniu auta, lokomotywy, czy tramwaju mogłoby się zgubnie odbić na bezpieczeństwie publicznem.

(Dokończenie nastąpi).

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

BUDŻET DROGOWY WE FRANCJI.

Wydatki na drogi państwowe w budżecie francuskiego Ministerstwa Robót Publicznych na rok 1933 wynoszą 1.249.220.000 franków. Cyfra ta jest mniejsza od sumy kredytów na rok budżetowy 1932 o 165.734.833 franki, ale faktyczne zmniejszenie wydatków nie jest tak znaczne, gdyż niektóre wielkie wydatki na drogi przeniesiono do innych budżetów. Nawet taki „zmniejszony budżet" oznacza, że na 1 klm. drogi państwowej we Francji przypada wydatek 15.500 franków czyli 5400 zł. A u nas ....na 1 klm. drogi ile się wydaje?!!

ZMIANY PRZEPISÓW RUCHU WE FRANCJI.

Francuska Rada Stanu rozważyła i przyjęła po referacie p. Pierre Caillaux, projekt dekretu, zmieniającego niektóre artykuły obowiązujących przepisów ruchu, t. zw. Code de la Route.

Między innemi używanie pełnych obręczy będzie zupełnie zabronione i koła pojazdów mechanicznych oraz przyczepek będą musiały posiadać pneumatyki. Zabroniono umieszczania dwóch czerwonych świateł z tyłu: światło czerwone musi być umieszczane tylko po lewej stronie. Długość pojazdów nie może przekraczać 8 metrów przy dwóch osiach, 10 metrów przy trzech osiach i 12 metrów przy więcej niż trzech osiach.

Wszystkie pojazdy mechaniczne muszą być zaopatrzone w boczne lustra dla obserwowania drogi z tyłu, a wszystkie pojazdy, których szerokość jest większa niż 2 metry, będą musiały być zaopatrzone we wskaźnik kierunku widoczny w dzień i w nocy.

Najciekawszy i zupełnie nowy, nigdzie dotąd nie spotykany, jest przepis o tem, że wszelkie pojazdy mechaniczne, których całkowita waga przekracza 3.000 kg. będą musiały być zaopatrzone we wzmacniacz (amplifikator) dźwięku, któryby ułatwiał kierowcy usłyszenie sygnałów dźwiękowych, dawanych mu z tyłu przez samochody chcące go wyprzedzić.

PIERWSZYCH CIEPŁYCH PROMIENI SŁOŃCA

oczekuje się na wiosnę ze specjalnem utęsknieniem. Ludzie cieszą isę, że nareszcie czas chłodów minął i że będzie można zrzucić ciężką zimową odzież. Lecz właśnie wtedy wskazaną jest duża ostrożność. Naogół jednak ludzie postępują nieoględnie i zbyt pochopnie przechodzą do lekkiego ubrania. Ustrój, przyzwyczajony do ciepłej odzieży reaguje najczęściej w sposób ujemny na nagłą zmianę. Następstwem jest złe poczucie, lekkie dreszcze, do których zwykle dołącza się kaszel i katar, czyli pierwsze objawy przeziębienia. Dobrym środkiem zapobiegawczym jest wówczas ciepło oraz gorące napoje, zwłaszcza gorące mleko. Najlepiej jednak działają tabletki Aspiriny, które się bierze przed położeniem się do łóżka, popijając je gorącą lemonjadą. Następnego dnia przeziębienie zwykle minęło. *(n).*

PROJEKT AUTOSTRADY Z PARYŻA DO BORDEAUX I MARSYLJI, ORAZ Z LONDYNU DO KONSTANTYNOPOLA.

Pomimo mało zachęcających rezultatów finansowych budowy specjalnych autostrad we Włoszech ciągle powstają nowe wielkie projekty takich dróg specjalnych. We Francji dyskutuje się projekt wielkiej autostrady z Paryża do Bordeaux i Marsylji, z budową hoteli, schronisk i t. d. Przewiduje się pobieranie opłaty za przejazd od 10 do 25 centynów za kilometr, w zależności od rodzaju pojazdu mechanicznego. Projektodawcy twierdzą, że dla korzystających z takiej drogi opłata za przejazd będzie skompensowana przez oszczędność czasu, paliwa, pneumatyków i zmniejszenie zniszczenia silnika.

Jeszcze dalej idzie projekt angielskiego zrzeszenia „Automobile Association", które rozważa ni mniej ni więcej, jak budowę drogi samochodowej z Londynu do Konstantynopola, długości 3116 kilometrów, przez Douvres, Calais, Brukselę, Kolonję, Wiedeń, Budapeszt, Białogród, Sofję. W przyszłości droga ta miałaby być przedłużona przez Azję na Aleppo, Damaszek, Bagdad, Teheran, Delhi i kończyć się w Kalkucie.

MUZEUM TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW.

Do rzędu nielicznych u nas muzeów technicznych przybyło niedawno ciekawe Muzeum Tramwajów w Warszawie. Muzeum to posiada dwa działy: tramwajowy i autobusowy. Dział tramwajów istnieje od założenia Muzeum i posiada sporo ciekawych eksponatów, które były swego czasu wysłane na Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu w roku 1929. Dział autobusów jest dopiero w stadjum organizacji, a ilość eksponatów przedstawia się narazie dość skromnie. Do ciekawszych eksponatów z grupy autobusowej należą bardzo ładnie wykonane modele kursujących w Poznaniu autobusów i trolleybusów oraz tablice statystyczne z wykresami, ilustrujące nasilenie ruchu autobusowego w stolicy. Pozatem ciekawe są projekty i plany związane z niedalekiem przeprowadzeniem w stolicy koleji podziemnej (Metro).

Powstanie Muzeum Tramwajów i Autobusów powitać należy z sympatją, gdyż istnienie jego w części przynajmniej wypełni tę dotkliwą lukę, jaką dla automobilizmu polskiego stanowi brak Muzeum Automobilowego. Miejmy nadzieję, że Muzeum Tramwajów i Autobusów z pożytkiem spełni swą rolę wychowawczą aż do chwili, gdy powstanie zjednoczone, pierwsze polskie Muzeum Przemysłu i Techniki.

POPRAWA STANU DRÓG WE WŁOSZECH.

Jeszcze niedawno stan dróg we Włoszech był naogół bardzo nieświetny, i właśnie dzięki temu mogły powstać tam projekty budowy autostrad, jako ostatniego wyrazu udoskonalenia dróg nowoczesnych. Jednakże w miarę poprawy ogólnego stanu dróg, istnienie autostrad, mało pociągających z turystycznego punktu widzenia, staje się coraz mniej koniecznem, co się wyraża pogarszaniem interesów towarzystw, które je budowały.

Włochy zawdzięczają bardzo wydatną poprawę stanu dróg tej okoliczności, że rządzi niemi „Samodzielny Urząd Drogowy", posiadający swój własny budżet, do którego państwo dodaje stałą roczną subwencję.

Organ ten powstał w r. 1928 i w przeciągu czterech pierwszych lat działalności zupełnie przebudował 7.700 kilometrów dróg państwowych, z ogólnej długości ich 21.000 kilometrów, zaopatrując je w nowoczesne nawierzchnie.

Ku końcowi 1933 r. ma być zakończone zmodernizowanie przeszło 10.000 kilometrów dróg państwowych, a więc połowy ogólnej ilości.

Wydatki poczynione przez Rząd Drogowy przez 4 lata do końca roku budżetowego 1932 wyniosły 3.034.601.401 lir włoskich, czyli około półtora miljarda złotych.

Oprócz urządzania nowocześ-

nych nawierzchni, poprawiono trasę na 330 kilometrach dróg, zbudowano 600 nowych mostów, zniesiono 65 przejazdów kolejowych w poziomie drogi, zbudowano 178 domków dróżniczych, i posadzono 400.000 drzew.

SIR MALCOLM CAMPBELL O SWYM NOWYM REKORDZIE*).

Przed wyjazdem do Ameryki nie miałem oczywiście możności wypróbowania mego „Niebieskiego Ptaka", a ponieważ wyposażony on teraz został w silnik 2500-konny zamiast dotychczasowych 1450 MK, pragnąłem więc jaknajprędzej odbyć jazdę próbną, aby zobaczyć jakie będą potrzebne ewentualne poprawki. Za wyjątkiem jednak jednej krótkiej jazdy, musieliśmy wyczekiwać aż trzy tygodnie na możność wyprowadzenia wozu na start rekordowy.

W dniu zaatakowania rekordu, było to 22 lutego, pogoda była piękna i upalna. Wiatru ani na lekarstwo. Zato nisko przy ziemi, jak daleko okiem sięgnąć, plaża zasnuta gęstą mgłą. Widoczność bardzo słaba. Piasek wybrzeża miejscami mokry, o powierzchni nierównej, z mnóstwem muszel, rozrzuconych wszędzie wzdłuż brzegu.

Ponieważ jednak czekaliśmy i tak już dość długo, decyduję się zaryzykować. Tembardziej, że niema widoków na poprawę sytuacji. Gdy jednak dałem znak startu, zrozumiałem jak ciężkie zadanie mnie czeka.

Przyśpieszenie piekielne. Drugi bieg włączam na 90 milach na godzinę, ostatni przy 185 milach. Już po krótkiej chwili mam wrażenie, że osiągnąłem maksimum szybkości. Jednocześnie maszyna zaczyna niepokojąco zarzucać. Winien temu jest zły tor. Wskazówka licznika obrotów posuwa się szybko naprzód. Jeszcze przed milą pomiarową wskazuje 3500 obrotów, co odpowiadałoby (gdyby nie było poślizgu) 309 milom na godzinę, a silnik pracuje coraz potężniej!

Widzę przed siebie najwyżej na jakie 200 yardów. Ponieważ jadę z szybkością 134 jardów na sekundę, więc z tego wynika, że widzę niecałych „dwie sekundy przed siebie".

W chwili, gdy rozpoczynam milę pomiarową, utrzymanie wozu w prostej linji staje się wyjątkowo ciężkie. W ten sposób przebywam tę milę. Gdy nareszcie stanąłem formalnie upadałem ze zmęczenia. Przyznam się, że droga powrotna wcale mi się nie uśmiechała. Tymczasem jednak (w ciągu 12 minut) moi mechanicy zmienili już wszystkie cztery koła i skontrolowali wóz. Ruszam z powrotem.

Widoczność jeszcze gorsza. Przez dwie mile z konieczności jadę „statecznie". Maszyna niemożliwie skacze po nierównościach gruntu. Jadę na drugim biegu. Pół gazu. Dopiero na 4 mile przed milą pomiarową piasek nieco się poprawia. Naciskam akcelerator. Niebawem jestem na pełnej szybkości. Tu jednak zaczyna mnie prześladować betonowe umocnienie wybrzeża. To niebezpieczne obmurowanie zostawia mi tor szerokości zaledwie 40 jardów (do chorągiewek, wytyczających drugą krawędz toru, od strony morza). Ponieważ widoczność wcale się nie poprawia, trzymam się więc jaknajbliżej oceanu, gdyż uświadamiam sobie, że ten pas betonowy, częściowo zburzony przez fale morskie, zdołam dostrzec dopiero w chwili, gdy nań najadę...

Mgła coraz bardziej utrudnia mi obserwację. Jest to skutek promieni słonecznych, które padają teraz z innej strony. W pewnej chwili spostrzegam, iż jestem przy samej wodzie, na miękkim piasku... Po chwili zaś omal, że nie przejeżdżam się po chorągiewkach!

Była to najgorsza jazda w życiu. Lewej ręki prawie nie czuję. Utrzymanie wozu na torze ledwie możliwe. Przyznaję, że z radością i ulgą wyłączam wkońcu silnik. Rekord zdobyty!

Wóz zachował się bez zarzutu. Uważam, że jest on największą chlubą techniki angielskiej. Pneumatyki warte szczególnej pochwały. Proszę sobie wyobrazić wóz zgórą 4½ tonowy, pędzący i podskakujący po ostrych muszlach z szybkością 270 mil na godzinę.

*) Streszczenie wrażeń, które recordman angielski podał po powrocie do Anglji.



(Photo Associated-Press).

Sir Malcolm Campbell na plaży w Daytona w towarzystwie gwiazdy filmowej na samochodzie z r. 1901. niczem nie przypominającym Błękitnego Ptaka.

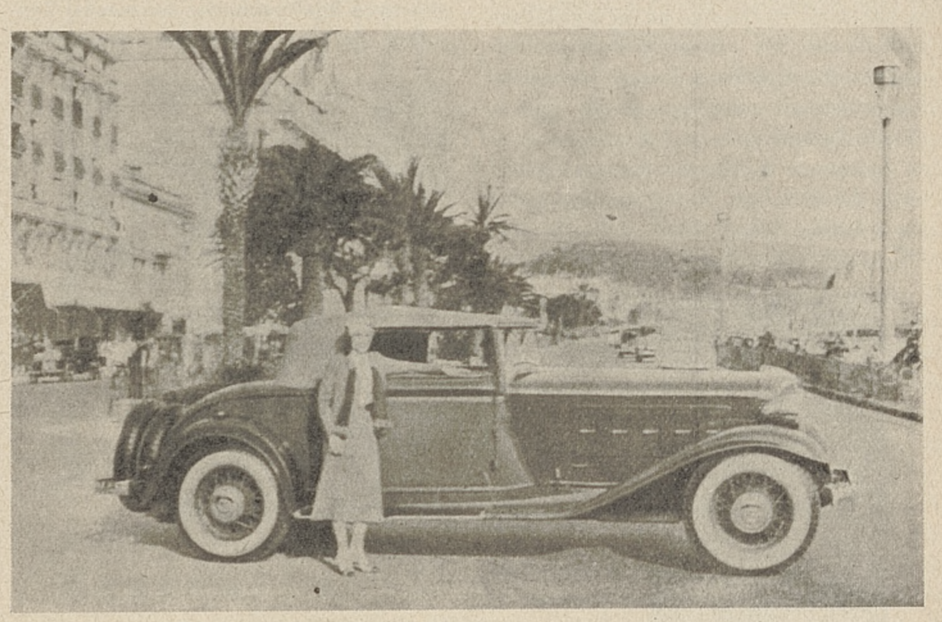
LETNIA SIEDZIBA AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

W dn. 29 kwietnia zostanie otwartą letnia siedziba Automobilklubu Polski w Leśnej Podkowie w lokalu Klubu Sportowego. Letni lokal Automobilklubu posiadać będzie restaurację pokoje do gier towarzyskich oraz tarasy i werandę. Lokal ten położony w najpiękniejszej części Leśnej Podkowy wśród lasu w blizkości budującego się kościoła automobilistów pod wezwaniem św. Krzysztofa stanowić będzie bez wątpienia najmilszy cel wycieczek samochodowych nie tylko dla członków Automobilklubu ale i innych automobilistów, którzy zechcą spędzić parę godzin jako goście Automobilklubu Polski. Dla członków Automobilklubu, którzy, jak to w dzisiejszych czasach coraz częściej się zdarza, nie posiadają własnych samochodów, letnia siedziba Klubu będzie mimo to łatwo dostępną, dzięki doskonałej komunikacji, jaką posiada Leśna Podkowa, w postaci wzorowej kolejki elektrycznej, jazda, w której, jak twierdzi vox populi jest już sam przez się odpoczynkiem.

Mnóstwo cięć na oponach świadczyło wymownie o tym „tańcu na nożach".

Jestem przekonany, że pewne dalsze poprawki w maszynie pozwoliłyby na pobicie rekordu po raz trzeci. Niestety na przeróbki wydałem już tyle, że staje się to dla mnie zbyt drogą zabawką.

Podał *Stephen J. Mattock.*
(Londyn).



Cabriolet Renault Reinasport 8 cylindrów, który w dn. 3 marca na torze w Monthlery utrzymywał w ciągu 6 godzin przeciętną 154 klm. 314 na godzinę.

NOWOCZESNE KAROSERJE

Odpowiednia karoserja tem jest dla samochodu, czem dla człowieka dobrze skrojone, wygodne i trwałe ubranie. Źle ubrany człowiek wywiera niekorzystne wrażenie na otoczeniu, choćby był skądinąd najbardziej wartościową jednostką. Otóż harmonijnem dopełnieniem dobrego podwozia może być tylko równie doskonała karoserja, która poza ochroną jego mechanizmu zapewni wygodę pasażerom przy jednoczesnem sprostaniu warunkom estetyki i trwałości.

W początkach rozwoju automobilizmu nie przywiązywano zbytniej wagi do karoserji, jako że cały wysiłek konstruktorów ześrodkowany był na ulepszaniu części mechanicznych samochodu. Ówczesna karoserja, wzorowana początkowo na powozowej, była co najwyżej owocem zespołowej pracy rysownika i kilku rzemieślników. Na serjo jednak zaczęto się interesować problemem karoserji wtedy, gdy w parze z coraz nowszemi zdobyczami na polu mechanicznem, poczęły wzrastać wymagania klijenteli. Dziś problem ten stanowi istotę poważnych studjów inżynierów specjalistów; nie tyle więc klijentela narzuca swe ideje konstruktorom, ile ci ostatni urabiają odpowiednio gust klijenteli, sugestjonując ją swemi nowemi kreacjami. Pewne zatem tendencje panujące w budowie karoserji są o tyle słuszne, że, nie naginając się do niczyich osobistych fantazji, znaczą stałe drogę postępowi.

Potężna władczyni — moda — również w pewnym stopniu narzuca swą dyktaturę karoserji, wpływając na jej nieznaczne modyfikacje, nie zawsze zresztą uzasadnione celowo. Zmiana fasonu błotników, faworyzowanie tego lub owego koloru, powszechna obecnie w Ameryce, a dawno zarzucona w Europie moda zaostrzonych chłodnic (rys. 1), wprowadzona tam przez firmę Auburn-Cord, lub np sposób rozmieszczenia szpar wentylacyjnych w masce: początkowo wycinano je pionowo lub ukośnie, poczem łączono grupami, następnie przyszła kolej na szpary poziome, które obecnie ustępują miejsca wprowadzonym przez Packarda otwieranym klapkom — wszystko to są kaprysy mody.

Zmiany dokonywane systematycznie i celowo, poza zwiększeniem komfortu wewnętrznego, prowadzą stale do obniżenia karoserji (rys. 2), co znakomicie wpływa na stabilizację wozu. Pozatem chodzi o nadanie jej formy o najlepszych własnościach aerodynamicznych. Zwłaszcza ten ostatni warunek trudny jest do wypełnienia, gdyż stosowanie w granicach możliwości najwłaściwszego z tego punktu widzenia profilu kroplowego, czy wrzecionowego (rys. 3 i 4) godziłoby w stronę estetyczną wozu. Natomiast wystawione w ostatnim salonie Nowo Yorskim samochody o linjach opływowych, osiągniętych przez zaokrąglenie kantów oraz pochylenie płaszczyzn pionowych odpowiadają wprawdzie lepiej naszemu gustowi, lecz nieznacznie stosunkowo przyczyniają się do zmniejszenia oporu czołowego (rys. 5).. .

Co do karoserji kroplowej, to stanowisko jej nie tylko uzasadniają nam obliczenia teoretyczne, lecz również popierają ją z utylitarnego punktu widzenia liczne eksperymenty.

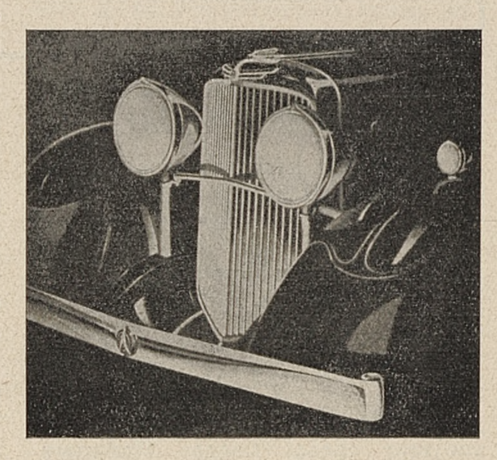
Do osób najbardziej w sprawach profilażu aerodynamicznego kompetentnych należy niechybnie inż. Jaray, jeden z głównych konstruktorów sterowców Zeppelina. Ów inż. Jaray przy współpracy Wolfganga Klemperera, szefa laboratorjów Goodyear-Zeppelin w Ameryce przeprowadził szereg bardzo ciekawych eksperymentów z dwoma identycznemi podwoziami (Chrysler 77), z których jedno skarosowane było normalnie, drugie zaś oprofilowane w myśl najściślejszych przepisów aerodynamiki. Znaczna przewaga karoserji aerodynamicznej objawiła się w zwiększonej szybkości i sile pociągowej wozu przy jednoczesnym spadku konsumcji paliwa, pomimo „handicapu" spowodowanego nadwyżką jej wagi:

Oba wozy uruchomione równocześnie, przybywszy z szybkością 90 km. na godz. do wspólnego punktu, zostały wysprzęgnięte, kontynuując jazdę rozpędem aż do zatrzymania. Próba ta powtarzana kilkakrotnie wypadła na korzyść samochodu oprofilowanego, który każdorazowo przebywał o 25—30% dłuższą przestrzeń dzięki mniejszemu oporowi powietrza.

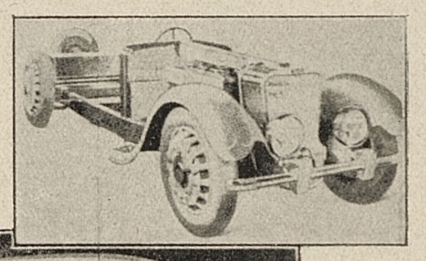
To samo dotyczy prób na przyśpieszenie: przy pomocy precyzyjnych instrumentów laboratoryjnych mierzono kolejno czasy niezbędne do przejścia od szybkości 0 do 10, 40, 50 i 90 klm. na godz. Odnośne czasy dla wozu oprofilowanego wynoszą: 6, 11, 17 i 27 sekund, dla normalnego: 7, 13, 22 i 33 sekundy.

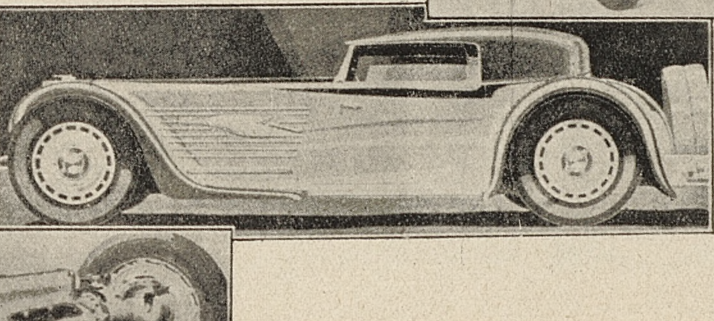
Niemniej ciekawemi okazały się eksperymenty zużycia paliwa. W tym celu oba wozy przebyły równocześnie z tą samą szybkością po tej samej drodze przestrzeń 34 mil. Różnica w zużyciu paliwa wynosiła 4 litry na korzyść samochodu oprofilowanego. Wszelkie komentarze są tu zbyteczne...

Pozostawiając na uboczu modną niegdyś dyskusję na temat wyższości samo-

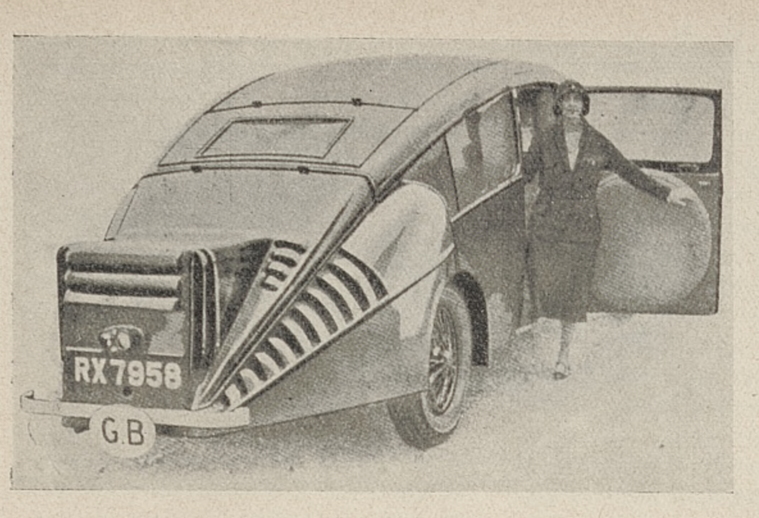


Rys. 1. Typowa zaostrzona według ostatniej mody chłodnica amerykańska.

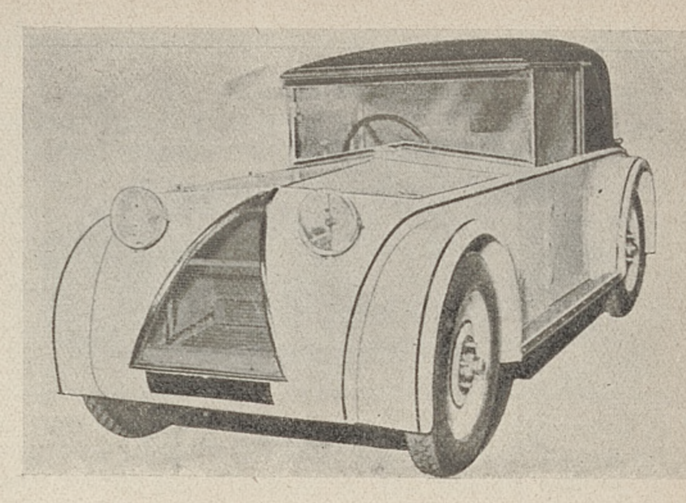




Rys. 2. Przesadnie obniżony Bucciali. U góry jego podwozie, u dołu fragment napędu na przednie koła



Rys. 3. Angielski samochód kroplowy, widziany od tyłu. Koło zapasowe w wewnętrznej ścianle drzwi.



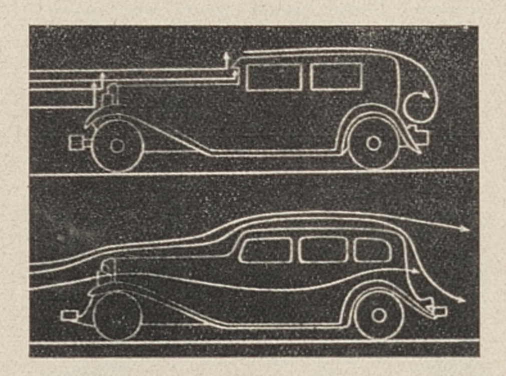
Rys. 4. Oryginalna karoserja sam. Chenard.-Walcker.

chodów amerykańskich czy europejskich, uznać musimy jednak Yankesów za mistrzów w dziedzinie budowy karoserji. Według statystyki opublikowanej przez National Automobil Chamber of Commerce, New York, N. Y., U. S. A. widoczny tam jest stały wzrost procentowy samochodów krytych; i tak: w roku 1919 wyprodukowano ich na ogólną liczbę— 10,3%, w następnych latach stosunek ten stale wzrasta, osiągając 90,3% w roku 1930 (wykres na rys. 6). Wprawdzie w Europie odsetek ten nie jest tak wielki, lecz jednak i tu samochód kryty jest bardzo en vogue. Niektóre fabryki wyeliminowały nawet zupełnie torpedo z serji stosowanych przez nie karoserji.

Na popularność samochodu krytego wpływa cały szereg zalet, które go szczególnie predestynują dla turyzmu w wielkim stylu; chroni on nas przed kurzem, błotem, wiatrem oraz wszelkiemi niespodziankami atmosferycznemi. Oczywiście, że podróż samochodem otwartym w czasie ładnej pogody jest o tyle przyjemniejsza, że daje większą bezpośredniość zetknięcia z otaczającą przyrodą, lecz groza odbycia jazdy tymże wehikułem w czasie słoty lub mrozu skłania nas do wyrzeczenia się go bez zbytniego żalu. Czyniąc to odstępstwo na rzecz samochodu krytego, mamy na myśli karetę z wewnętrznem prowadzeniem, względnie kabrjolet, gdyż są to typy szczególnie nadające się do jazdy bez szofera.

Mniej praktycznemi okazały się landaulety, które i tak używane są zazwyczaj przez właścicieli z zamkniętą budą, gdyż częste otwieranie i zamykanie niszczy skórę budy i rozluźnia zbytnio jej połączenia. Większe z tego punktu widzenia zalety posiadają od niedawna stosowane limuzyny z całkowicie odkrywanemi dachami (aerable).

Ważnym również czynnikiem popularyzacyjnym karoserji krytej jest znaczne obniżenie jej ceny. Niegdyś samochód kryty był przedmiotem westchnień niejednego automobilisty, który z powodu zbyt wygórowanej ceny nie mógł sobie pozwolić na jego kupno. Obecnie, gdy przemysł samochodowy nacechowany został standardem, ceny limuzyny i torpeda zostały niemal zrównane.



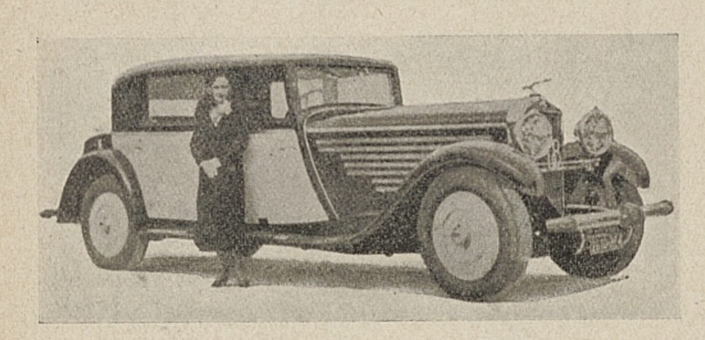
Rys. 5. Graficzne przedstawienie w reklamach amerykańskich oporu powietrza.



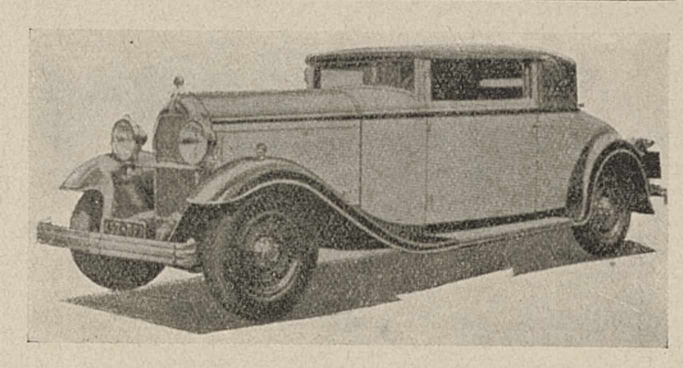
Rys. 6. Wykres przedstawiający %-wy wzrost samochodów krytych w Ameryce od 1919 r. do 1930 r.

Każdemu automobiliście zależy na estetycznym wyglądzie jego wozu, choć niezawsze zdaje on sobie sprawę z istoty elementów jego piękna. Samochód jest maszyną, a piękno maszyny wypływa z celowości konstrukcyjnej, która sama moduluje jej kształty. Nie maskujemy zatem potęgi silnika, lecz usiłujemy wyrazić ją w linjach karoserji, osiągając ten efekt np. przez przesadne wydłużenie maski i umieszczenie z tyłu kufra, wydłużającego proporcjonalnie pozostałą część karoserji (rys. 7). W kabrjolecie rolę kufra spełni odpowiednio dymensjonowany spider (rys. 8). Wszelkie jednak modyfikacje tego rodzaju należą wtedy tylko do udanych, o ile nie uszczuplają zbyt miejsca dla pasażerów.

Ponieważ sens utylitarny karoserji polega przedewszystkiem na jej wygodzie, przeto już na pierwszy rzut oka powinna ona sprawiać wrażenie komfortu, które uzyskujemy przez jej obniżenie; ma to, oczywiście, znów ścisłą łączność z konstrukcją wozu. Dla możliwie niskiego zlokalizowania środka ciężkości wozu rama jego zostaje w dopuszczalnych granicach obniżona, zachowując jedynie charakterystyczne wzniesienie części tylnej, celem zapewnienia swobody ruchom tylnego mostu. Z drugiej zaś strony, proporcjonalnie do wysokości karoserji, siedzenia jej winny być również obniżone; z tyłu, zatem wypadnie usadowić pasażerów przed owem wzniesieniem ramy. Aby ich jednak nie zmuszać do niewygodnego trzymania nóg w pozycji poziomej, podłoga karoserji zostaje przeniesiona pod



Rys. 7. Delage z karoserją Van den Plas.



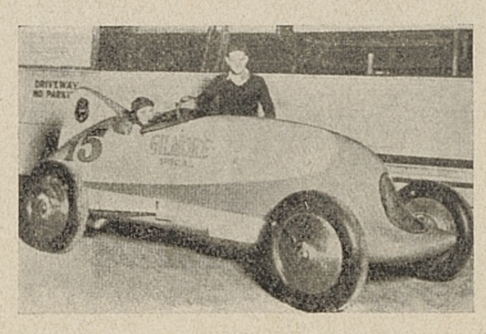
Rys. 8. Kabrjolet Talbot oznaczający się dobrą proporcją linji.

ramę, tworząc pośrodku wzniesienie dla przepuszczenia wału kardanowego oraz miejsce pod przedniemi siedzeniami dla umieszczenia nóg.

Uzyskaną przestrzeń w tylnej części samochodu wyzyskamy przez umieszczenie tam kufra i zapasowych kół, równocześnie zaś zmniejszyliśmy wymiary karoserji w stosunku do podwozia, co w myśl naszych zasad podnosi wygląd wozu, odsłaniając jego oblicze mechaniczne. Pozatem dokładne badania inżynierów amerykańskich wykazały, że takie dodatkowe obciążenie tyłu samochodu kufrem i kołami zapasowemi doskonale wpływa na trzymanie drogi, gdyż oddalenie mas od środka ciężkości zwiększa równowagę wozu.

Wyłania się obecnie kwestja czy karoserja seryjna dorównać może karoserji zbudowanej na specjalne zamówienie klijenta. Otóż gdy kierujemy zamówienie nasze do specjalisty, zazwyczaj pewne szczegóły konstrukcyjne nowego podwozia nie są mu znane; musi on zatem wejść w kontakt z konstruktorem podwozia i dopiero po otrzymaniu odeń niezbędnych wskazówek, dotyczących np. maksymalnego dopuszczalnego obciążenia podwozia, amplitudy wahań kół i t. p. jest on w stanie przystąpić do budowy karoserji, za którą każe sobie potem słono płacić, usprawiedliwiając się poniesionemi trudami. Zato odbiorca wchodzi równocześnie w posiadanie samochodu o nietuzinkowym wyglądzie i urządzeniu zaspakającem wszelkie jego zachcianki.

Natomiast gdy twórcą podwozia i karoserji jest ten sam konstruktor, wówczas odnośne jego studja rozciągają się na większą liczbę identycznych wehikułów, przez co zmniejszone zostają koszta produkcji i umożliwiona kalkulacja odpowiednio niskiej ceny. Zna on również lepiej właściwości techniczne swego wozu, aniżeli ktokolwiek inny, tak, że i z tego punktu widzenia lepiej mu się uda związać karoserję z podwoziem gwoli racjonalnemu rozłożeniu mas. Oczywiście, że wygląd takiego samochodu mniej dogadzać będzie indywidualnym gustom, co jednak traci na znaczeniu w miarę popularyzacji samochodu jako narzędzia pracy. Zresztą katalogi samochodowe obejmują zazwyczaj wielką ilość karoserji, kolorów i odpowiednio dobranych obić, aby każdemu dać możność najwłaściwszego wyboru.

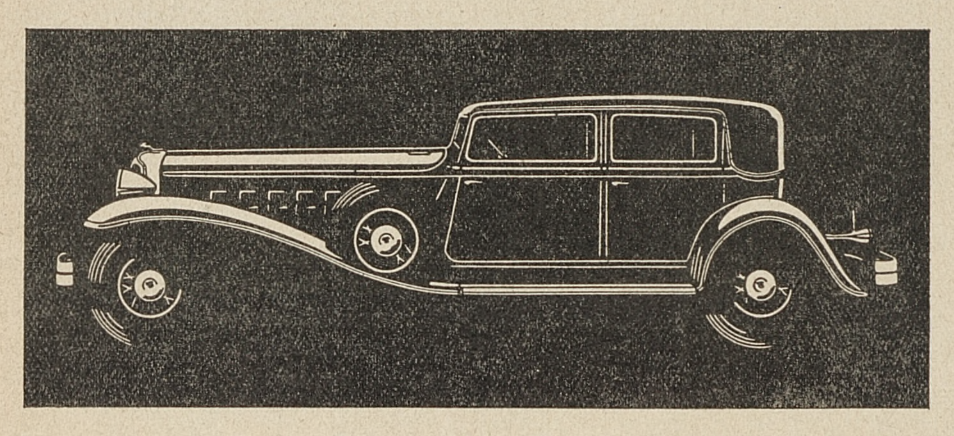


Rys. 9. Samochód Gilmore special, który osiągnął szybkość 146 klm. na godz.

Poruszając w dalszym ciągu stronę fabrykacyjną karoserji, zaznaczyć należy, że została ona z gruntu zreformowana przez wprowadzenie przed kilku laty lakierów cellulozowych. Stara metoda lakierowania polega na stosowaniu lakieru oleistego, zawierającego barwnik w stanie kolloidalnym. Wysychanie odbywa się przez działanie utleniające powietrza i trwa bardzo długo. Dla przyśpieszenia tego procesu stosuje się specjalne piece o temperaturze sięgającej 50⁰. Praca robotników w takich warunkach jest bardzo uciążliwa, wymaga wiele uwagi i troski, aby najmniejszy pyłek nie śmiał skazić lepkiej powierzchni schnącej lakieru — w sumie praca mało wydajna, a zatem i kosztowna. Natomiast nowoczesna metoda nitrocellulozowa nietylko. że tych braków nie ujawnia, ale ponadto posiada szereg innych, nieocenionych zalet.

Wiadomo. że nitrocelluloza jest produktem otrzymywanym przez działanie mieszaniny kwasów azotowego i solnego ($HNO_3+H_2SO_4$) na cellulozę (papier, bawełnę i t. p.) podobnie jak to ma miejsce przy fabrykacji celluloidu lub sztucznego jedwabiu. W skład lakieru nitrocellulozowego wchodzi owa nitrocelluloza rozpuszczona w jednym z jej zwykłych rozpuszczalników (acetat amylu lub butylu), właściwy barwnik, oraz pewne substancje nadające lakierowi niezbędną spoistość wewnętrzną i elastyczność uodporniającą lakierowaną powierzchnię na drgania i deformacje. Po wymieszaniu tych składników, odpowiednio zdozowanych, w specjalnej maszynie, otrzymuje się gotowy produkt.

Otóż w przeciwieństwie do lakierów oleistych, lakier nitrocellulozowy odznacza się szybkością wysychania, pokrywa-



Rys. 10. Karoserja Amerykańska o prostej linji.

jąc przytem powierzchnie emalją o pięknym połysku i niezwykłej odporności na fizyczne i chemiczne działanie (oliwy, benzyny) czynników zewnętrznych. Ponadto szybkie wysychanie pozwala na zastosowanie pistoletu natryskowego w miejsce przestarzałego pendzla, zarzuconego od dawna w Ameryce, gdzie naczelną dewizą pracy jest „Time is money". Zresztą Ameryka posiada już kilkunastoletnie doświadczenie w tej dziedzinie, gdyż w czasie wojny lotnicze płótno żaglowe impregnowano tam właśnie lakierem nitrocellulozowym. Z nastaniem pokoju tamtejsze wytwórnie materjałów wybuchowych, znalazłszy się nagle bez pracy, przerzuciły się na fabrykację produktów nitrocellulozowych, pośród których lakiery samochodowe zajmują poczesne miejsce. W dalszym ciągu słów kilka poświęcimy samej technice emaljowania.

Blacha stalowa, którą pokrywa się karoserje, o ile nie pochodzi z pras amerykańskich, posiada powierzchnię o tyle nieregularną, że bezpośrednie stosowanie lakieru jest wykluczone. Pierwszą czynnością jest więc pozbawienie jej wszelkich śladów rdzy przez zmywanie kwasem fosforowym (H_3PO_4), ciepłą wodą i benzyną i następnie osuszenie powietrzem pod ciśnieniem kilku kilogramów. Dopiero po takiem przygotowaniu następuje pociągnięcie pierwszą warstwą ściśle przylegającą do metalu, na którą nakłada się następnie warstwę kitu, wypełniającego wszelkie nierówności. Przy pomocy papieru szmerglowego nadmiar kitu zostaje usunięty, a powierzchnia karoserji o tyle wygładzona, że po nałożeniu t. zw. powłoki izolacyjnej nastąpić może końcowa faza emaljowania, t. j. właściwe pokrycie lakierem. Po pierwszem pociągnięciu występują wszelkie ewentualne nierówności, spowodowane niedokładnością kitowania, które podlegają wówczas uzupełnieniu. Ostatnią powłokę, nadającą żądany kolor, należy wypolerować drobnoziarnistym, zmoczonym papierem szmerglowym, na której to czynności kończy się emaljowanie. Ilość zaaplikowanych warstw lakieru zmienia się wraz z ceną karoserji, dochodząc w luksusowych samochodach do kilkunastu.

Widzimy zatem, że cały ten proces rozkłada się na serję prostych czynności, które przy produkcji masowej wykonywane być mogą w miarę posuwania się łańcucha bez końca, doprowadzającego kolejno karoserję do robotników, obarczonych tylko jedną ze składowych czynności. O ile więc dawniej lakierowanie wymagało wiele żmudnej pracy wykwalifikowanych rąk roboczych i połączone było z 4—6 tygodniowem suszeniem w piecu, o tyle dziś wykonane być może w ciągu 48 godzin przez robotnika umiejącego jedynie trzymać pistolet natryskowy w ręku. Pokrycie warstwą lakieru, o niezwykłej wytrzymałości i wysychającego bardzo szybko, trwa pół godziny.

W amerykańskich fabrykach proces lakierowania ulega o tyle uproszczeniu, że arkusze stosowanej tam blachy, wychodząc z pod pras, mają powierzchnię tak gładką i błyszczącą, że wszelkie żmudne czynności wstępne, związane z kitowaniem i t. d. odpadają a także ilość pokryć może być zmniejszona. Ze względu na wygórowaną cenę mało jest jeszcze w Europie takich pras do walcowania blachy, a właśnie prymitywny i powszechnie stosowany sposób wyklepywania jej młotami pozostawia na powierzchni ślady, z któremi jest następnie tyle ambarasu.

F. J. Stykolt.

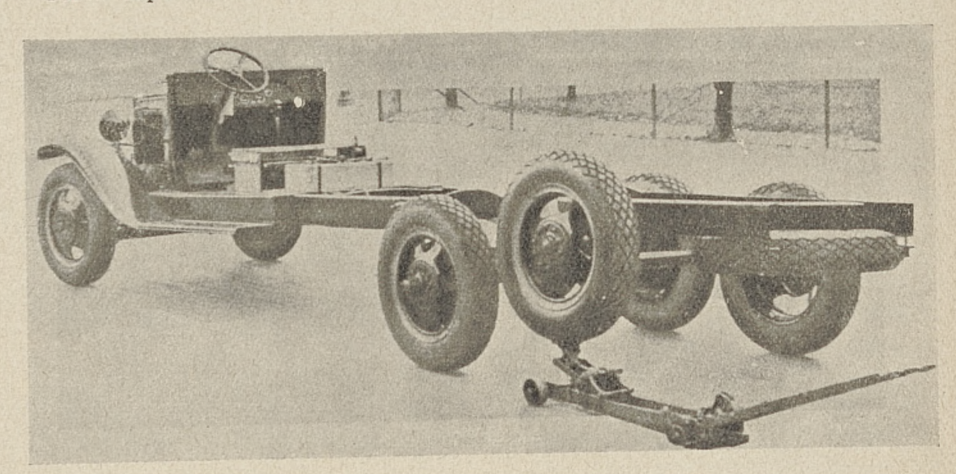
ŁOŻYSKA STOŻKOWO-ROLKOWE SKF W 6-CIO KOŁOWYCH SAMOCHODACH TYPU LONGFRAME.

Przy konstruowaniu 6-cio kołowych samochodów ważną rzeczą jest rozwiązanie połączenia obydwu tylnych osi w ten sposób, ażeby poszczególne naciski kół nie zmieniały się przy położeniach w różnych wysokościach czterech tylnych kół i ażeby stosunek ich do podwozia nie wywoływał w ramie zbytnich natężeń zginających.

Patent Longframe polega głównie na tem, że ostatnie z tylnych kół nie są osadzone na wspólnej osi, tylko każde na czopie ruchomego ramienia, które obraca się około osi umocowanej w ramie. Drugi koniec ramienia połączony jest przy pomocy przegubu z półeliptycznym resorem, który w normalny sposób spoczywa na przedniej osi tylnych kół.

Przez taką konstrukcję osiąga się, że obciążenie przedniej, t. j. napędzanej, pary kół nie zmienia się, — niezależnie od wzajemnego położenia kół — oraz, że rama nie jest narażona na zginanie, gdyż koła tylnej pary nie mają wspólnej osi, tylko swobodnie i niezależnie od siebie mogą poruszać się do góry i w dół.

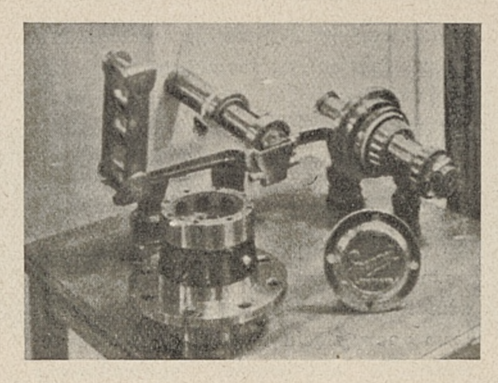
Przez odpowiednie wymiarowanie ramion ruchomych i resorów można w dużych granicach całkowite obciążenie rozdzielić na cztery tylne koła w ten sposób, że pewien procent obciążenia zostanie przejęty przez napędzaną parę kół,



Rys. 1.

reszta zaś rozdzielona będzie między dwa ostatnie koła. Przytem można otrzymać tak wielki nacisk napędzanej osi w stosunku do całkowitego ciężaru wozu, że zdolność pociągowa będzie dostatecznie duża.

Ostatnie z tylnych kół posiadają po jednym czopie, z których każdy umocowany jest jednym końcem w ramieniu ruchomem w ten sposób, że środek koła leży nazewnątrz środka ramienia ruchomego. W następstwie tej konstrukcji łożyska w środku ramienia ruchomego przyjmować muszą duże obciążenia, pochodzące zarówno z ciśnienia koła i przeciwciśnienia resoru, jak i obciążenia zginającego, które powstaje dlatego, że punkt zaczepienia obciążenia leży nazewnątrz środkowego ułożyskowania ramienia ruchomego. W pierwszych konstrukcjach Longframe łożysko ramienia ruchomego stanowiła długa panewka bronzowa, która jednak przez złe pasowanie po dłuższem użyciu okazała się niepraktyczną. Wskutek wspomnianego momentu zginającego panewka nie wycierała się równomiernie na całej swej długości, tylko na jednym końcu u dołu i na drugim u góry. To powodowało krzywe nastawienie ramienia a przeto i nachylenie kół.



Rys. 2

Wadę tą usunięto całkowicie przez zastąpienie panewki bronzowej — dwoma silnemi łożyskami stożkowo-rolkowemi SKF — patrz ryc. 2 przez co takie zużycie jest wykluczone. Jednocześnie otrzymano ułożyskowanie, które wymaga najmniejszej obsługi, co też w konstrukcjach samochodów posiada dużą wartość.

Początkowo nie zastosowano tej konstrukcji łożysk w ramionach ruchomych z tego powodu, że w owym czasie łożyska stożkowo-rolkowe były jeszcze stosunkowo drogie. Pozatem obawiano się, że przy wahadłowym ruchu ramienia rolki mogą wżerać się w pierścienie łożyskowe. Te obawy są obecnie usunięte. Doświadczenia wykazały, że do tego celu łożyska stożkowo-kulkowe ze wszystkich innych łożysk nadają się najlepiej. Przez wbudowę łożysk stożkowo-rolkowych SKF — rozwiązany został ku zupełnemu zadowoleniu ten, tak ważny dla konstrukcji Longframe, problem.

Konstrukcja ta stosowana jest obecnie przez większość fabrykantów samochodów do ich normalnych typów 6-ciokołowych wozów i wykonywane są standardowe przedłużone ramy dla przebudowy 4-ro-kołowych wozów na 6-cio-kołowe.

Zastosowanie patentu Longframe daje duże korzyści w dziedzinie samochodowej przez to, że wozy 6-cio-kołowe pozwalają zastosować platformy o większej powierzchni i pozatem pod względem ładowności, podwozia te kalkulują się w większości wypadków taniej, jak przy 4-ro-kołowych wozach.

Patent ten jest własnością firmy Longframe, Brdr. Möhl w Kopenhadze. Licencję na wykorzystanie patentu w Szwecji posiada firma A. B. Volvo, za wyjątkiem marki Ford i Chevrolet.

Należy jeszcze nadmienić, że firma ta wbudowuje również łożyska stożkowo-rolkowe SKF w piasty kół.

(n).

KRONIKA SPORTOWA.

Hiszpański wyścig 1.000 mil. Automobilklub Kataloński organizuje wyścig 1.000 milowy. Przestrzeń ta będzie musiała być przebytą w ciągu jednego tylko dnia. Start nastąpi z parku Gracia w Barcelonie z przed lokalu klubu. Data jednak nie została jeszcze ściśle ustaloną.

Nowy światowy rekord szybkości w powietrzu. Stało się już niejako regułą, że trzy główne rekordy światowe szybkości, a mianowicie: rekord szybkości samochodów, rekord szybkości płatowców i rekord szybkości na wodzie są regularnie pobijane co roku. Po pobiciu przez Campbella po roku od poprzedniego, rekordu na lądzie, po półtora roku po pobiciu rekordu szybkości w powietrzu, rekord ten został znów w dniu 10 kwietnia pobity przez włoskiego lotnika, chorążego Francesco Agello. Tym razem osiągnięta została szybkość 682 klm. 403 na godzinę. Jak wiadomo poprzedni rekord należał do anglika Stainfortha z szybkością 657 klm. 076. Jak widzimy, największa szybkość w powietrzu zbliża się już do 700 klm. Maszyna, któwodnopłat Macchi-Castoldi 72 z silnikiem Fiat A. S. G., o sile 2800 KM. Osiągnięty rezultat pozwala przewidywać, iż w niedługim już czasie fascynująca szybkość 1.000 klm. na godzinę zostanie osiągnięta.

Grand Prix Tunisu. W dniu 26 marca rozegrany został doroczny Grand Prix Tunisu. Fatalna pogoda wpłynęła na znaczne zmniejszenie ilości widzów i na niebywale liczne uszkodzenia samochodów. Długość toru na obwodzie Kartagi-ny wynosiła 12 klm. 714, wyścig zaś obejmował 37 okrążeń, t. j. 470 klm. 413. Grand Prix Tunisu wygrał niezwyciężony Nuvolari na Alfa Romeo, przebywając całą przestrzeń w 3 g. 29 m. 15 s. 2/5 to zn. z przeciętną 134 klm. 882. Drugim był Borzacchini na Alfa Romeo w 3 g. 29 m. 15 s. 3/5, trzecim Zehender na Maserati w 3 g. 41 m. 13 s. 2/5, 4-tym Walthausen na Alfa Romeo, 5-ym Falchetto na Bugatti i 6-ym Toselli na Bugatti. Świetni jeeździcy: Czaykowski, Gaupillat, Premoli, Sommer, Varzi, Lehoux. Fagioli i Etancelin byli zmuszeni wycofać się z wyścigu wskutek poważnych uszkodzeń samochodów.

Odłożenie Grand Prix Niemiec. Grand Prix Niemiec, który miał być rozegranym w dn. 23 lipca na torze Nürburg Ring, został odłożony do 1 października i przeniesiony na tor Avus pod Berlinem.

Pobicie międzynarodowego rekordu przez kobietę. Po kilku nieudanych próbach, w dn. 5 kwietnia, amerykanka p. Stewart na torze Monthlery pobiła na swym samochodzie Derby-Miller międzynarodowy rekord mili z rozbiegu w kategorji 2 litrów. Osiągnęła ona czas 26 s. 11/100, t. j. szybkość 221 klm. 854 na godz. Poprzedni rekord mili z rozbiegu należał od 5 września 1926 r. do Eldrige'a i wynosił 219 klm. 288 na godz.

Wyścig na wzniesieniu Chanteloup. Najstarszy wyścig na wzniesieniu; od szeregu lat już zarzucony, mian. wyścig na zboczu Chanteloup pod Paryżem, w tym roku został wznowiony, staraniem Automobilklubu de l'Ille-de-France i dziennika Le Journal. Wyścig ten rozegrany został w dn. 26 marca. Został on wygrany przez Scaron na Amilcar 1.100 cm³

w 1 m. 0 s. $^{6}/_{100}$, t. j. z szybkością 71 klm. 928 na godz. Stanowi to ogólny rekord tego zbocza. Drugim był M. Jacob na 2 litrowym Bugatti. Zaznaczyć należy, że we wszystkich prawie kategorjach, gdyż za wyjątkiem jedynie trzech, zostały pobite wszystkie dawniejsze rekordy.

Wyścig 1.000 mil. W dniu 9 kwietnia został rozegrany klasyczny wyścig włoski 1.000 mil. Wyścig ten, powiedzieć można bez przesady, stał się jednym z najpopularniejszych zawodów na świecie. Rozegrany obecnie poraz 7-my wyścig ten zgromadził na starciee niewidzianą jeszcze ilość zawodników, mianowicie 98-miu na samochodach przeważnie włoskich, gdyż tylko 6-ciu startowało na samochodach pochodzenia zagranicznego. Wyścig 1.000 mil rozgrywa się na torze nieco większym niż przestrzeń wymienio na w nazwie, gdyż obejmującym 1640 klm. W roku zeszłym wyścig został wygrany przez Borzaccini-Bignami na Alfa-Romeo. Wogóle do tej pory wyścig już 5 razy został wygrany przez tę markę. W tym roku wyścig wygrał faworyt publiczności najlepszy, jeździec wyścigowy świata Nuvolari z Compagnonim na Alfa-Romeo w 15 godzin 11 m. 50 sek. (przeciętna 108,582). Drugim był Castelbarco-Cortese również na Alfa-Romeo w 15 godz. 36 m. 2 sek., trzecim Taruffi-Pellegrini na Alfa-Romeo w 16 godz. 0 m. 57 sek. Wogóle Alfa-Romeo zajął wszystkie pięć pierwszych miejsc. W kategorjach: w samochodach użytkowych do 1100 cm³. pierwszym był Ricci na Fiat w 19 godz. 1 m. 36 sek. (przeciętna 86,720). W samochodach użytkowych powyżej 1100 cm³. Marinelli Tragella na Bianchi w 18 godz. 54 m. 15 sek. (przeciętna 87.277). W kategorji sportowej do 1100 cm³. z nadwoziem otwartym 1-szy Eyston-Lurani na M. G w 18 godz. 1 m. 4 sek. (przec. 91,576). W sportowych do 1100 cm³. z nadwoziem zamkniętem 1-szy — Berti Dominici na Alfa-Romeo w 17 godz. 49 m. 58 sek. (przec. 92,726). W kategorji sportowej 1500 cm³. 1-szy Berrone - Carraroli na Alfa-Romeo w 17 godz. 38 m. 35 sek. (przeciętna 93,529) i wreszcie w sportowych ponad 1500 cm³. 1-szy Nuvolari-Compagnoni na Alfa-Romeo.

Skreślone zawody. Wyścig okrężny Montjuich zapisany przez Automobilklub Hiszpanji do międzynarodowego kalendarza sportowego pod datą 7 maja, oraz 9 wyścig o Królewską Nagrodę Rzymu, zapisany pod datą 28 maja przez Królewski Automobilklub Italji, zostały odwołane.

Wyścig na zboczu Chateau-Thierry. W dn. 9 kwietnia został rozegrany popularny wyścig na wzniesieniu Chateau-Thierry, zorganizowany przez Automobilklub Picardie-Aisne i pisma: Echo des Sports i le Journal. Wyścig ten rozgrywa się na wzniesieniu długości 1 kilometra, ale należy stanąć na mecie, co jest niezwykłym konkursem hamowania. Najlepszy czas dnia osiągnął Guy Bouriat na wyścigowym Bugatti 2300 cm³. który przebył wzniesienie w 34 s. $^{4}/_{5}$, t. j. z szybkością 102 klm. 448 na godz. Niezły czas osiągnął w kategorji sportowej 5 litrów znany w Warszawie de Bremond na Mathis, a mian. 48 s. $^{2}/_{5}$ (74 klm. 480).

Raid turystyczny Paryż — Nicea. Doroczny raid turystyczny Paryż — Nicea zgromadził na starcie w dn. 31 marca 61 zawodników. Raid składał się z 3 etapów dziennych oraz z szeregu zawodów. Do Marsylji, gdzie rozegrany został ciekawy wyścig uliczny na wzniesieniu na bulwarze Michelet, przybyło 56 zawodników. W wyścigu tym największą szybkość osiągnął Dupuy na Bugatti, gdyż 105 klm. 882 na godz. Z poza konkurentów raidu Rey na Bugatti sportowym osiągnął szybkość 112 klm. 500 bijąc tem samem rekord tego zbocza. Tenże Dupuy osiągnął również najlepszy czas w wyścigu na przestrzeni 500 m. w Nicei gdyż 12 s. $^{3}/_{5}$ (szybkość 142 klm. 860). Wśród zawodników należących do raidu najlepszy czas dnia osiągnął Falchetto na Bugatti gdyż 10 s. $^{4}/_{5}$ (przeciętna 166 klm. 660). W wyścigu na zboczu de la Turbie, który rozegrany został w dn. 6 kwietnia w dalszym ciągu najlepszy czas wśród zawodników raidu osiągnął Dupuy. Przestrzeń 6 klm. 300, którą wynosi to popularne wśród turystów zbocze, przebył Dupuy w 4 m. 25 s. $^{3}/_{5}$, t. j. .z przeciętną 85 klm. 884 na godz. Wśród wolnych zawodników największą szybkość osiągnął rekordzista tego zbocza Wimille, który w tym roku wjechał na nie z szybkością 97 klm. 089. Tym razem prowadził on Alfę Romeo. W ogólnej klasyfikacji raidu Paryż—Nicea 1-e miejsce zajął Dupuy na Bugatti 2 ltr. 300 osiągając 1945 punktów, 2-im był Mary na Ballot z 1981 punktami, 3-im Guerin na Panhard z 2010 p. W raidzie brały udział 3 autokary, z których Saurer prowadzony przez Whitechurch'a osiągnął najlepszy wśród autokarów wynik (punktów 3112).

JEDNO SŁOWO ZOSTAJE WYRUGOWANE Z UŻYCIA.

Już najwyższy czas, by wykreślić raz na zawsze ze słownika automobilisty to zdradliwe słowo, które dzięki swemu obłudnemu działaniu, wyrządziło tyle nieprzewidzianej szkody: słowo „tanio"!

Liczba pojazdów mechanicznych, które rokrocznie ulegają zniszczeniu z powodu wypadków jest znaczna, ale o wiele większą jest cyfra samochodów i motocykli, które z powodu słowa „tanio" wędrują do starego żelaza, w pierwszym rzędzie wskutek stosowania „taniego" oleju. Na początku tegorocznego sezonu automobilowego, 24 angielskie wytwórnie pojazdów mechanicznych zwróciły się z wyraźnym apelem do publiczności, ostrzegając ją w ostrych słowach przed niebezpieczeństwem grożącem ze strony „tanich" olejów, przyczem wytwórnie te postanowiły znieść gwarancję w wypadkach niestosowania olejów markowych znanych firm światowych. Odezwę tę podpisały następujące firmy: Alvis, Armstrong-Siddeley, Austin, B. S. A., Crossley, Daimler, Ford, Hillmann, Humber, Jowett, Laggonda, Lanchester, Morris, M. G., Riley, Rolls-Royce, Rover, Singer, Standard, Sunbeam, Talbot, Triumph, Vauxhall, Wolseley.

Akcja przeprowadzona przez powyższe firmy jest zupełnie zrozumiałą. Musiała ona przyjść i oznacza zapoczątkowanie energicznej kampanji przeciwko największemu wrogowi maszyn, przeciw „tanim" olejom. Nietylko stan posiadania jednostki ponosi dokliwą szkodę wskutek niszczącego działania niewłaściwego smarowania, ale także i majątek społeczny doznaje znacznego uszczerbku. Zapomnijmy o tem słowie „tanio", którego pierwotny sens przeistoczył się już dawno w niedorzeczność. Przy wyborze oleju nie może decydować poziom ceny, ale jedynie i wyłącznie spełnienie w całości tego trudnego zadania, jakie w nowoczesnym motorze przypada olejowi. Słowo „tanio" zostaje obecnie wyrugowane. Nie należy zapominać o tem, że droga na cmentarz samochodowy wiedzie przez „tanie" oleje!

(n).

NOWE WYDAWNICTWA

St. Kotarski — Opatów, jego dzieje i zabytki.

Wincenty Pol, natchniony poeta, piewca ziemi polskiej, jeden z pierwszych naszych krajoznawców, skarżył się ongiś na obojętność polskiego społeczeństwa wobec piękna i uroku przyrody polskiej i naszego, rodzimego krajobrazu.

Nie będę tu powtarzał słów jego—zbyt są one znane, stwierdzę jedynie, że są zarówno żywe i aktualne dziś, jak były przed laty. Społeczeństwo nasze cechuje dziwny brak zainteresowania się tem co polskie, wszystko zaś co ma stempel zagranicy jest dla nas szczególnie ciekawe. To zamiłowanie do cudzoziemszczyzny stało się naszą wadą narodową i dało asumpt do przezwania nas pawiem narodów i papugą. Smutne to jest wszystko bardzo, ale niestety prawdziwe. Nic dziwnego zatem, że nasza literatura krajoznawcza jest tak uboga w porównaniu z literaturą obcą, traktującą ten sam przedmiot. Gdy weźmiemy do ręki książki krajoznawcze francuskie, to w nich pełno jest zachwytów i superlatywów na cześć „zawsze pięknej Francji" i jej krajobrazu, nie mającego sobie równego. Jakimż językiem, przepojonym radością i entuzjazmem, mówi Francuz o swojej ziemi. Czytając książki francuskie jesteśmy zasugerowani przez autora i sami nie zdając sobie z tego sprawy zachwycamy się wszystkiem tem co do Francji należy. U nas jednak na polu literatury krajoznawczej przeraźliwa pustka. Z nielicznych przewodników turystycznych polskich wieje chłód, który zmrozić może nawet najbardziej zapalonego czytelnika. Opisy kraju i jego miejscowości są suche i niewyczerpujące tematu, niezawsze nawet fachowe i ścisłe. Zwłaszcza strona historyczno-obyczajowa ma tu poważne braki. Miło mi jest też stwierdzić, że ostatnio nakładem Oddziału Opatowskiego Pol. Tow. Kraj. ukazała się książka pióra p. St. Kotarskiego pod tyt. Opatów, jego dzieje i zabytki, którą gorąco polecam wszystkim miłośnikom przeszłości. Czytelnik biorąc do ręki mapę Polski i odnalazłszy na niej z trudem skromną mieścinę Opatów leżącą w Sandomierskiem, zdziwiony jest niezmiernie czem to biedne miasteczko zasłużyło sobie aż na publiczną monografję. Dopiero z książki p. Kotarskiego dowiadujemy się, że Opatów było to miasto ongiś piękne i bogate, dumnie pieczętujące się herbem miejskim z wielce znaczącym napisem: „Magna Civitas Opatkov", „Fortuna variabilis... — i dziś dumny niegdyś gród Rzplitej zeszedł do roli skromnego szaraczka — miasteczka, liczącego zaledwie 10 tysięcy mieszkańców. Książka p. Kotarskiego składa się z dwóch części — pierwsza mówi o dziejach miasta Opatowa, gdzie z sumiennością historyka-zbieracza zebrał autor dane dotyczące świetnej ongiś przeszłości tego miasta — druga zaś jest dokładnym, historycznie potraktowanym przewodnikiem, dla zwiedzających miasto. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że książka p. Kotarskiego mówiąca o skromnem a poczciwem dziś mieście Opatowie zawiera przeszło 60 stronic — to należy się uznanie autorowi, że potrafił z pod pyłu wieków odgrzebać świetną przeszłość tego dumnego grodu i przedstawić go czytelnikowi w całej glorji jego sławy.

Pamiętać bowiem winniśmy zawsze o tem, że sprawdzianem kultury danego społeczeństwa i państwa jest znajomość historji, mówiącej nam o dziejach i postępie cywilizacji, jak i o umiłowaniu przeszłości i tradycji.

I. W.

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE — DWUTYGODNIKIEM.

Jedyne w Polsce pismo fachowe, poświęcone sprawom turystyki, podróży i komunikacji, „Wiadomości Turystyczne", dotychczas ukazujące się jako miesięcznik, z dniem 1 marca r. b. zamienione zostało na dwutygodnik.

Pierwszy numer dwutygodnika zawiera szereg bardzo interesujących artykułów, z pomiędzy których wymienić należy art. wiceprezesa Automobilklubu Polski, p. J. Regulskiego o katastrofie szos w Polsce, St. Lenartowicza, wiceprezesa Związku Polskich Tow. Turystycznych o stanie organizacyjnym turystyki polskiej, M. Szachówny o ostatnim zjeździe Ochrony Przyrody, etc. Bogaty dział informacyjny, kronika krajowa i zagraniczna oraz obszerny informator dla przyjeżdżających do stolicy uzupełniają numer.

Pismo jest redagowane żywo, fachowo interesująco, powinno też zaciekawić każdego turystę i podróżnika.



Automobilklub Polski

Warszawa, Al. Szucha 10 (dom własny)

Sekretarjat czynny od godziny 10 do 4 pp.—Telefon 8-45-11.

CENNIK TRYPTYKÓW I CARNETÓW.

Obowiązujący od dnia 15 Kwietnia 1933 roku.

SAMOCHODY:

Tryptyk na Niemcy:
opłata dotychczasowa Zł. 41.— obecna Zł. 37.—
Tryptyk na każdy inny kraj:
opłata dotychczasowa: Zł. 75.— „ „ 60.—
2 Tryptyki na Niemcy i Czechosłowację:
opłata dotychczasowa Zł. 100.— „ „ 90.—
2 Tryptyki na Czechosłowację i Austrję:
opłata dotychczasowa Zł. 120.— „ „ 110.—
3 Tryptyki na Czechosłowację, Niemcy i Austrję:
opłata dotychczasowa Zł. 150.— obecna Zł. 135.—
Tryptyk miesięczny jednorazowy na Czechosłowacje:
opłata dotychczasowa Zł. 25.— obecna Zł. 25.—
Carnety:
opłata dotychczasowa Zł. 160.— „ „ 140.—

MOTOCYKLE:

Tryptyk na Niemcy	Zł. 20.—
Tryptyk na Czechosłowację i inne Państwa	„ 30.—
2 Tryptyki na Niemcy i Czechosłowację	„ 45.—
2 Tryptyki na Czechosłowację i Austrję	„ 50.—
2 Tryptyki na Niemcy i Austrję	„ 45.—
3 Tryptyki na Niemcy, Czechosłowację i Austrję	„ 65.—
Tryptyk jednomiesięczny, jednorazowy na Czechosłowację	„ 12.—
Carnet de Passages en Douanes	„ 70.—